



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ '05 / NO.57

Εισαγωγή έκδοσης του Πανελληνίου
Ομίλου Ιστιοπλοΐας Αποκλιτικής Βαθιάρας
Hellenic Offshore Racing Club
www.horc.gr



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ:

Νικόλας Λυκιαρδόπουλος

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ:

ΑΓΩΝΕΣ OPTIMIST
ΑΓΩΝΕΣ 420 (NOE)

Χειμερινό Πρωτάθλημα
ΒΕΝΕΤΕΑΥ ΟΔ 25

Vendee Globe

Ο Μοναχικός Γύρος του Κόσμου

Νέο Ρεκόρ Περίπλου της Γης...

Ελληνικός Θρίαμβος...

Rolex Middle Sea Race | Αγώνας Μόλτας
& Sydney Hobart



Πρωτοποριακή Τεχνολογία Επικοινωνίας στα χέρια σας



- Ψηφιακά τηλεφωνικά κέντρα
- Δίκτυα κινητής τηλεφωνίας (GSM 900/1800, GPRS, EDGE, UMTS)
- Εφαρμογές Νοήμονος Δικτύου (Intelligent Networks)
- Τηλεπικοινωνιακά συστήματα PBXs
- Συστήματα Μετάδοσης PDH/SDH
- Radio Links
- Οπτικά Δίκτυα Πρόσβασης
- Τεχνολογίες ATM, Frame Relay, IP, ADSL, LMDS
- Λύσεις ασύρματης επικοινωνίας (Wireless LAN, BlueTooth, DECT)
- Οπτικές Ίνες και Καλώδια
- SAP R/3 Solutions
- Τοπικά Δίκτυα (LAN)/Δίκτυα Ευρείας Περιοχής (WAN)
- Συστήματα Διαχείρισης Δικτύου
- Τερματικό εξοπλισμό πληροφορικής (προσωπικοί και φορητοί Η/Υ)
- Servers (entry level, workgroup, corporate και enterprise)
- Printing Solutions

SIEMENS
INTEGRATED SERVICES S.A.

editorial

Μ' ΑΝΟΙΧΤΑ ΠΑΝΙΑ



του Ι. Μοραγουδίου / Πρόεδρου Δ.Σ.

Με την έναρξη της νέας ιστιοπλοϊκής περιόδου ευχόμαστε σε όλους υγία και αυξημένη συμμετοχή των Ελλήνων στην ανάπτυξη του αθλήματος.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ομίλου, επ' ευκαιρία της συμπληρώσεως εικοσαετίας της κυκλοφορίας του "Ιστιοπλοϊκού Κόσμου", για να εξυπηρετήσει καλύτερα τους στόχους της εκδόσεως, αλλά παράλληλα για να ικανοποιήσει και το αίτημα αναγνωστών του περιοδικού για συχνότερη έκδοση, αποφάσισε από τη νέα χρονιά το περιοδικό να εκδίδεται ανά δίμηνο σε αυξημένο αριθμό 5.000 αντιτύπων και με αποδέκτες πέρα των μέχρι σήμερα, τους Δήμους των νησιών του Αιγαίου και τους ναυτικούς ομίλους της Ελλάδας σε περισσότερα από ένα τεύχη και επιλεγμένα πρόσωπα της Ελληνικής Κοινωνίας που μπορούν να προσφέρουν στο Ναυταθλητισμό.

Σκοπός μας είναι το περιοδικό να αποτελέσει ένα μέσο για την ενημέρωση του ευρύτερου κοινού γύρω από την ιστιοπλοΐα και τον ναυταθλητισμό γενικότερα, με περιεχόμενα που δεν θα αφορούν μόνο ηλίθους ομίλους του κέντρου αλλά όλη την Ελλάδα. Προς τούτο καλούνται όλοι οι όμιλοι της Ελλάδας να αποστέλλουν ειδήσεις ή θέματα που αναφέρονται στη δραστηριότητά τους.

Η ύλη του περιοδικού θα αυξηθεί και θα εμπλουτισθεί με όλες τις επίκαιρες διεθνείς ιστιοπλοϊκές δράσεις και θέματα γύρω από τη ναυτική τέχνη και τη ναυτική μας παράδοση.

Κατ' ευτυχία συγκυρία, εγκαινιάζουμε το πρώτο τεύχος της νέας περιόδου με δύο μεγάλες επιτυχίες των Ελλήνων ιστιοπλοΐων στο εξωτερικό: Του Νικόλα Λυκιαρδόπουλου στον διεθνή ιστιοπλοϊκό αγώνα ROLEX SYDNEY-HOBART με το σκάφος ΑΕΡΑ και των Περικλή Λιβά - Νίκου Λάζου με το σκάφος OPTIMUM στον διεθνή αγώνα ROLEX MIDDLE SEA RACE. Ελπίζουμε με την βοήθεια όλων των σκαλοσυμένων με το άθλημα και των φίλων του αθλήματος να πετύχουμε τον κοινό στόχο μας για το καλό της Ελληνικής νεοθλαίας.

“

Σκοπός μας είναι το περιοδικό να αποτελέσει ένα μέσο για την ενημέρωση του ευρύτερου κοινού γύρω από την ιστιοπλοΐα και τον ναυταθλητισμό γενικότερα...

”



Ιστιοπλοϊκός Κόσμος

Διμηνιαία Έκδοση
του Πανελληνίου Όμιλου
Ιστιοπλοϊκών
Ανακλιών Βολώνων



Ιδιοκτήτης:

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ
ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ
Αερί Διγλάβρη 3, 185 33 Πειραιάς
Τ: 210 4123 357, 210 4113 201
F: 210 4227 030 • www.horc.gr

Εκδόσης Διευθύντρια:

Γιάννης Μοραγκουδάκης
Δραστηριοτήτων
Μάνος Ρούδος
Συντακτική Ομάδα:
Μάνος Ρούδος, Θανάσης Κοντογιάννης,
Δημήτρης Χατζησάρας,
Μαρία - Χριστίνα Κοντογιαννοπούλου,
Σταθούλα Γκίκα, Πέτρος Πουρλιάνος,
Νίκος Κιρόνης, Γιάννης Δρακούλης

Φωτογραφίες:

Kurt Arriso/Rolax
IML IMAGE GROUP, Βαγγέλης
Φραγκούλης, Αρχαίο Παράλος,
Αρχαίο Π.Ο.Ι.Α.Θ

Γραμματοσειρά - Υποδομή Διαφημίσεων:

Μαίρη Παριζή (mag@paralos.gr)
Υπεύθυνος σύμφωνα με το νόμο:
Γιάννης Μοραγκουδάκης

Σχεδιασμός εντύπου/επιμέλεια έκδοσης:

PARALOS Creative Communication
Βοσ. Γεωργίου 8' 11, 166 74 Πειραιάς,
Τ: 210 9680 820 • F: 210 9681 647
www.paralos.gr • email: info@paralos.gr

Διανομησιμολογία - Εκτύπωση:

Γ. Σωκράτης ΑΒΕΕ
Νέα Ζυρί, 193 00 Αττική/Πειραιάς,
Τ: 210 5593 60
Διεύθυνση: Οίλος

σελ.01 **EDITORIAL**

σελ.04 **ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΑ**

ΟΙΘΩΝΗ

- σελ.10 Το σκάφος ACC
σελ.14 Key West 2005: Η συνάντηση του Χειμώνα
σελ.16 Νέο Ρεκόρ Περιήλου της Γης...
σελ.20 Vendee Globe: Ο Μοναχικός Γύρος του Κόσμου
σελ.24 Rolex Middle Sea Race | Αγώνας Μόλτας: Ελληνικός Θρίαμβος...
σελ.28 Sydney Hobart: Ελληνικό Σκάφος Θριαμβεύει!

σελ.32 **ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ**

Νικόλαος Λυκιαρδόπουλος: "Όνειρο κάθε ιστιοπλόου είναι να συμμετάσχει στο Sydney Hobart!"

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

- σελ.36 ΔΙΑΣΥΛΛΟΓΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ OPTIMIST
σελ.37 ΠΡΟΠΟΝΗΤΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ 420 (NOE)
σελ.38 Χειμερινό Πρωτάθλημα BENETEAU OD 25

σελ.40 **ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ**

Θαλάσσια Οικολογία

ΤΕΧΝΙΚΑ

- σελ.44 Συντήρηση
σελ.48 Χωρητικότητα μπαταριών, υπολογισμός αναγκών.

σελ.52 **ΙΣΤΟΡΙΚΑ**

Ισοφόρο ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ

σελ.54 **ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ**

Ιστιοπλοΐα και διακοπές

σελ.58 **ΤΑΞΙΔΙΟΛΟΓΙΚΟ**

Κύθηρα

σελ.60 **ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ**

σελ.62 **ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

σελ.64 **ΟΜΙΛΙΚΑ**

contents



Γάλα που μας δίνει ζωή!

Το αγαπημένο μας NOYNOY Family ξεχωρίζει με νέα, όμορφη και δροσερή εμφάνιση. Έχει ζωντανά και λαμπερά χρώματα για να επιλέγουμε εύκολα το NOYNOY Family που προτιμάμε. Ταυτόχρονα, η συσκευασία απέκτησε νέο πρακτικό καπάκι ασφαλείας και έτσι έχουμε περισσότερες επιλογές τοποθέτησής της στο ψυγείο. Με την πλούσια υπέρροχη γεύση του και την εγγύηση ποιότητας NOYNOY, το αγαπημένο μας NOYNOY Family παρέχει στον οργανισμό μας τα απαραίτητα θρεπτικά συστατικά που έχει ανάγκη. NOYNOY Family, το γάλα που εμπιστεύεται καθημερινά όλη η οικογένεια.

NOYNOY[®]
Family

Δεσμοί οικογένειας, δεσμοί γάλακτος.



Οι Νέοι Κανονισμοί σε CD

Κάθε 4 χρόνια η Διεθνής Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία ISAF ανανεώνει τους κανονισμούς των αγώνων. Έτσι, χιλιάδες ιστιοπλοΐοι ανά τον κόσμο, πηγαίνουν σε διάφορα σεμινάρια, αγοράζουν βιβλία και βίντεο για να μάθουν τους νέους κανονισμούς.

Οι κανονισμοί του 2005 κυκλοφόρησαν με την αρχή της χρονιάς. Το Real Time Racing Rules Quiz είναι ένα CD ROM το οποίο περιλαμβάνει ερωτήσεις και απαντήσεις με κινούμενα γραφικά. Εκτός από τους νέους κανονισμούς, το CD αυτής της χρονιάς θα έχει περισσότερα κουίζ, ενστάσεις και αποφάσεις, καλύτερα γραφικά και ευκολότερο χειρισμό. Επιπλέον θα υπάρχει η δυνατότητα κάθε φορά που θα γίνεται αναβάθμιση, να ενσωματώνεται μέσω στο εγκατεστημένο πρόγραμμα μέσω του Internet.

YACHTSMAN & YACHTSWOMAN της χρονιάς

Στις 12 Ιανουαρίου του 2004 ο Paul Foerster και ο Kevin Burnham, και η Jody Swanson ανακηρύχθηκαν Yachtsman και Yachtswoman της χρονιάς, ένας τίτλος που έχει καθιερωθεί η διεθνούς φήμης εταιρία Rolex.

Μια ομάδα δημοσιογράφων από το χώρο της ιστιοπλοΐας επέλεξαν τους αθιότερους ιστιοπλοΐοι της Αμερικής από ένα κατάλογο, τον μακρύτερο των τελευταίων ετών, συγκεκριμένα 13 άνδρες και 9 γυναίκες. Η επιτροπή εξέτασε την απόδοση το ήθος και το κύρος των υποψηφίων για να καταλήξει στους νικητές. Ο θεσμός Yachtsman και Yachtswoman της χρονιάς ξεκίνησε το 1961 από την Αμερικανική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία και χορηγείται από την Rolex από το 1980. Η επιβράβευση αυτή είναι μία αναγνώριση της εξαιρετικής επιτυχίας στον υγρό στίβο για την χρονιά που πέρασε. Οι νικητές εκτός από την τιμή της διάκρισης, λαμβάνουν και ένα μοναδικό ρολόι Rolex, ειδικά χαραγμένο για την περίπτωση. Η τελετή έγινε στο περίφημο, από το America's Cup, New York Yacht Club, στο Μανχάταν.

Volvo Ocean Race

Το πρώτο από τα δύο σκάφη TEAM ABN AMRO Volvo Open 70 βαφτίστηκε στην Πορτογαλία στις 16 Ιανουαρίου. Το γεγονός μεταδόθηκε ζωντανά μέσω δορυφόρου και ίντερνετ. Έξι σκάφη βρίσκονται τώρα υπό κατασκευή ενώ το πρώτο ABN AMRO ξεκίνησε προπονήσεις στα μέσα του Ιανουαρίου. Η ομάδα Telefónica MaviStar θα κάνει και το τέταρτο σκέλος και μετά θα επιστρέψει από την Αυστραλία μέσω του ακρωτηρίου Κέιν Χορν. Ο χρυσός Ολυμπιονίκης της Αθήνας, Iker Martinez, θα είναι στο πλήρωμα του Pedro Campos ενώ στο τιμόνι θα είναι ο Bouwe Bekking.



27ος Αγώνας Ύδρας

Στις 25 Μαρτίου ξεκινάει ουσιαστικά η νέα ιστιοπλοϊκή περίοδος με τον αγώνα της Ύδρας του ΠΟΙΑΘ, που πλέον ονομάζεται Αγώνας Ελληνικής Επανάστασης και τελεί υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και του Δήμου Ύδρας.



Ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών

Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ασφάλεια Θαλάσσιων Μεταφορών (EMSA) ανέθεσε σε Ελληνική εταιρία, την INTRASOFT International, στο πλαίσιο ευρωπαϊκού διαγωνισμού, την υποστήριξη και αναβάθμιση του συστήματος Safe Sea Net. Η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, με έμφαση στην προστασία του περιβάλλοντος και των θαλάσσιων συνόρων, αποτελεί θέμα ύψιστης προτεραιότητας για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Γι αυτό το λόγο η ανάληψη του έργου από Ελληνική εταιρία έχει βεβαιώσει σημασία. Αντικείμενο του έργου είναι η σταδιακή ανάπτυξη ενός σύγχρονου και ολοκληρωμένου επιχειρησιακού συστήματος με βασικούς στόχους:

- Την βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα.
- Την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων στον ευρωπαϊκό χώρο.
- Την διαφύλαξη των θαλάσσιων συνόρων της Ε.Ε.

Το νέο κεντρικό σύστημα θα εγκατασταθεί στην έδρα της EMSA στις Βρυξέλλες και θα διασυνδεθεί με όλα τα εθνικά κέντρα διαχείρισης θαλάσσιων κυκλοφοριών (VTMIS) των χωρών μελών της Ε.Ε., έτσι ώστε να παρέχονται οι απαραίτητες υπηρεσίες εποπτείας και ενημέρωσης σε κάθε αρμόδιο ευρωπαϊκό ναυτιλιακό οργανισμό. Οι προσπάθειες της διευρυνόμενης πλέον ΕΕ να ενισχύσει το ρόλο του θαλάσσιου εμπορίου συνδέονται άμεσα με την ανάγκη προστασίας και διαφύλαξης των θαλάσσιων συνόρων της, καθώς και με την αντιμετώπιση σημαντικών θεμάτων, όπως είναι τα ναυτικά ατυχήματα, η ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ο κορεσμός των θαλάσσιων οδών, η ανεπαρκής αξιοποίηση πόρων εξυπηρέτησης των πλοίων, οι παράνομες δραστηριότητες και οι τρομοκρατικές ενέργειες.



Ετήσια εκδήλωση για την κοπή της πίτας του ομίλου

Το Σάββατο 22 Ιανουαρίου στο νεοκλασικό κτίριο του ΠΟΙΑΒ στο Μικρολίμανο, έγινε η ετήσια εκδήλωση του ομίλου, που περιελάμβανε μεταξύ άλλων την κοπή της πίτας, απονομή διακρίσεων σε μέλη του ομίλου, δείπνο και χορό. Στην λαμπρή εκδήλωση παρέστησαν επίσημοι της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας, μέλη και φίλοι του ομίλου.

Εξαιρετική ήταν η παρουσία του υπουργού Εθνικής Αμύνης κ. Σπύριδου Σπηλιωτόπουλου, ο οποίος μόλις στα είναι και υφυπουργός Ιστορίας, καθώς και του βουλευτή Θεόδωρου Κασσίμη. Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους επίσης ο Αρχηγός Στόλου και Αρχηγός ΓΕΕΒΑ (από 16 Φεβρουαρίου) Αντιναύαρχος Παναγιώτης Χρησφόρης, οι επίσημοι Αρχηγοί Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Ναύαρχοι ε.α. Ευάγγελος Λαγάρας, Ιωάννης Στάγκας και Γεώργιος Θεοδωρουλάκης, οι επίσημοι Αρχηγοί Στόλου Αντιναύαρχοι ε.α. Τιμόθεος Μασσαύρας και Βασίλης Κασιμάδης, ο Αντιναύαρχος ε.α. Άγγελος Χρυσικόπουλος και οι Υπαρχηγοί ΑΣΔΕΝ Υποναύαρχος Κώστας Σαφήνης, Υπαρχηγός Στόλου Υποναύαρχος Ευάγγελος Κοροβέας, Υπαρχηγός ΓΕΝ Υποναύαρχος Αντώνης Σουρβίνος και ο Κυβερνήτης του πλοίου Μουσείου «Θωρηκικό ΑΒΕΡΩΦ» Υποναύαρχος Αριστοτέλης Δήμιτσας. Ο ναυπηγικός και επιχειρηματικός κόσμος εκπροσωπήθηκε από τον πρόεδρο του οργανισμού Ποσειδώνια, κ. Θεμιστοκλή Βάκο, τους εφοπιστές κυρίου Νικόλα Λικαρόδου και Γεώργιο Πατέρα και τον κ. Γρηγόρη Αντωνιάδη αντιπρόεδρο της Unilever στην Ελλάδα. Φυσικά στην εκδήλωση ήταν παρόν το Διοικητικό Συμβούλιο του ΠΟΙΑΒ, αλλά και ο πρόεδρος της ομάδας φουσκωτών σκαφών Λαγού, κ. Απόστολος Μπιλιρίης. Μετά την χειριστήρια ομίλου του Προέδρου



Ο υφυπουργός Υποναύαρχος Εθνικής Αμύνης κ. Σπύριδρος Σπηλιωτόπουλος βραβεύει τον κ. Νικόλα Λικαρόδου για την μεγάλη προσφορά του στην ιστοιοπλοία και τη μεγαλύτερη νίκη του στον Διεθνή Ιστοιοπλοϊκό Αγώνα Rolex Sydney-Hobart, παρόντος του προέδρου του Π.Ο.Ι.Α.Β κ. Ι.Μαραγκουδάκη.



Ο Αρχηγός Στόλου και νυν Αρχηγός Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας, Αντιναύαρχος Παν. Χρησφόρης Π.Ν., βραβεύει τον μεταεραπόλογο κ. Γεώργιο Κασσιμίδη για την εκπομπή εκπαιδευτικής προσφορά του στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων και στην Ιστοιοπλοία γενικότερα.

του ΠΟΙΑΒ, κ. Ιωάννη Μαραγκουδάκη, ακολούθησε βράβευση του διακεκριμένου μέλους του Ομίλου κ. Νικόλα Λικαρόδου, αφ' ενός μεν για τη μεγάλη του προσφορά ως Πρόεδρου της Οργανωτικής Επιτροπής του Διεθνούς Ιστοιοπλοϊκού Αγώνα "POSIDONIA CUP", αφ' ετέρου δε για την περίφημη νίκη του στον εξοντωτικό διεθνούς φήμης ιστοιοπλοϊκό αγώνα Sydney-Hobart.

Επίσης τιμήθηκε ο κ. Γεώργιος Κασσιμίδης, καθηγητής μεταπορολογίας της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων και καθηγητής στη Σχολή Ιστοιοπλοίας Ανοικτής Θαλάσσης του ΠΟΙΑΒ, από το 1985, για την πολυετή προσφορά του στην ναυτική επιμόρφωση των Ελλήνων. Επιπλέον ο ΠΟΙΑΒ τίμησε το Ίδρυμα Τζον Αγγέλου με έδρα τις ΗΠΑ για την προσφορά του στην οργάνωση των εγκαταστάσεων του ναυτοθλητικού κέντρου του ομίλου στη Λέρο, καθώς και τους αδελφούς Ασβεστά, ιδιοκτήτες του ξενοδοχείου CHRITHONIS PARADISE για τον ίδιο λόγο. Ακολούθησε δείπνο και η κοπή της πίτας του ομίλου, ενώ η βραδιά έκλεισε με μουσική και χορό.

Νέος θεσμός στην Ανοικτή Θάλασσα

Στις αρχές του περασμένου Δεκεμβρίου, ο ΠΟΙΑΒ και ο ΝΟΕ προκήρυξαν από κοινού το "Κύπελλο Ανοικτής Θαλάσσης - Offshore Cup".

Το Κύπελλο της Ανοικτής Θαλάσσης είναι ένας θεσμός που θα αθλοθετηθεί από κοινού από τους δύο ομίλους, που διοργανώνουν τους μεγαλύτερους σε απόσταση αγώνες ανοικτής θαλάσσης. Σκοπός του κυπέλλου είναι να ενθαρρυνθεί η συμμετοχή των αγωνιστικών σκαφών σε αγώνες μεγαλύτερων αποστάσεων, που είναι άθλοιστε και το αντικείμενο της ανοικτής θαλάσσης. Στόχος είναι να εθιστούν τα πληρώματα σε αγώνες μεγαλύτερης διάρκειας ώστε κάποια στιγμή να είναι σε θέση η χώρα μας να οργανώσει αγώνες μεγάλων αποστάσεων που σε τελική ανάλυση προσδίδουν δέος στο άθλημα και έλκουν την προσοχή του κοινού και των χορηγών. Το κύπελλο θα περιλαμβάνει αξιολόγηση των συμμεταχόντων σκαφών σε όλες τις ιστοδορμίες άνω των 70 ναυτικών μιλίων με συντελεστή βαρύτητας ανάλογα με την απόσταση και τον αριθμό των συμμεταχόντων σκαφών. Τα συμμεταχόντα σκάφη έχουν την δυνατότητα, αφ' όσον μετασφύξουν σε περισσότερες από έξι ιστοδορμίες, να αποκλείονται από την αξιολόγηση την χειρρέση τους ιστοδορμίας. Προς το παρόν οι αξιολογούμενοι αγώνες θα είναι οι εξής: Περίηλου δίψας, Αραπέλαγος, Ράιτλι Αγαίου, Αγώνας Ήνδρου και Αγ. Γεωργίου - Μόδι.

Για το 2005 δεν θα περιλαμβάνεται ο αγώνας «Κυκλάδες» του ΝΟΤΚ, αφού δεν περιλαμβάνει ιστοδορμία μεγαλύτερη από 70 μίλια. Αν στο μέλλον όμως συμπεριλάβει στο πρόγραμμά του τέτοια ιστοδορμία, αυτή θα μπορεί να αποτελεί μέρος του κυπέλλου ανοικτής θαλάσσης. Αυτό ακριβώς είναι και το νόημα: να παρατρυνθούν οι όμιλοι να διοργανώνουν μεγάλους αγώνες στην ανοικτή θάλασσα. Τα έσοδα που θα είναι ιδιαίτερα ελκυστικά ώστε να προσέψουν τον κόσμο να συμμετάσσει, θα αποστέλλονται: Από ένα βαρύτερο έσοδο για τον πρώτο, δεύτερο και τρίτο νικητή IMS και ORC Club και μικρότερα κύπελλα για όλα τα μέλη του πληρώματος που έχουν λάβει μέρος σε τουλάχιστον 3 ιστοδορμίες.

Στα πληρώματα των πρώτων νικητών της κάθε κατηγορίας θα δωρηθεί ένα αναμνηστικό ένδυμα με το σήμα του "OFFSHORE CUP 2005 - 1st Winner". Οι απονομές θα γίνουν σε ιδιαίτερες εκδηλώσεις ομίλων μετά την διεξαγωγή της τελευταίας ιστοδορμίας που θα μετράει στο offshore cup και θα κηλυθούν να παραστούν επίσημοι και εκπρόσωποι τύπου.



GARMIN Quest



“Φορητό” και “πολιτιστικών χρήσεων” είναι οι δύο λέξεις κλειδιά που περιγράφουν το Quest της Garmin. Το Quest είναι φορητό GPS με πιλοήγηση, νέας γενιάς, για κάθε χρήση, ειδικά σχεδιασμένο για να υπολογίζει αυτόματα την πορεία και να προσφέρει φωνητική καθοδήγηση. Αναλυτικές οδηγίες πορείας και λεπτομερείς χάρτες παρουσιάζονται σε μία εγχρώμη, υψηλής ανάλυσης και ευκρινή στον ήλιο οθόνη. Είναι πλήρως αδιάβροχο και έτσι επιτρέπει να χρησιμοποιείται τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Επιπλέον, μέσω της θύρας USB, μπορεί να αποθηκεύσει ναυτικούς ή οδικούς χάρτες και σημεία ενδιαφέροντος από CD-ROM στην εσωτερική του μνήμη (243 MB). Χρησιμοποιώντας τους ναυτικούς χάρτες BlueChart, υπάρχει πληθώρα πληροφοριών, όπως ναυπηγικές ζώνες, ναυάγια, φάροι, προβλήτες, ξέρες κτλ. Την ίδια πληθώρα πληροφοριών προσφέρουν και οι μεγάλης ακρίβειας οδικοί χάρτες Ελλάδας HellasNav (βενζινοδίκια, φαρμακεία, στάδια, αστυνομικά τμήματα, τραίνα, τράπεζες, κτλ). Στη συσκευασία του, περιέχεται ο αναλυτικός οδικός χάρτης Κεντρικής Ευρώπης City Select. Η φορητή λειτουργία του άλλωστε γίνεται πανεύκολη, χάρη στη δυναμική μπαταρία λιθίου (20 ώρες αυτονομία). Τροφοδοτείται, επίσης, με καλώδιο ρεύματος (A/C), αλλά και με βύσμα αναπτήρα (12/24 V), το οποίο περιλαμβάνεται και μεγάφωνο. Η ελκυστική εμφάνιση του Quest και οι απaráμιλλες δυνατότητές του, το καθιστούν την καλύτερη λύση αυτόματης πιλοήγησης.



Τακτική Γενική Συνέλευση των μελών του Π.Ο.Ι.Α.Θ.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των αρχαιρεσιών που διεξήχθησαν την 7η Φεβρουαρίου 2005, εξελέγησαν για το Διοικητικό Συμβούλιο 11 τακτικά και 3 αναπληρωματικά μέλη και τα 3 μέλη της Εξελεγκτικής Επιτροπής. Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτήθηκε σε Σώμα ως εξής:

- Πρόεδρος: Ιωάννης Μαραγκουδάκης
- Α΄ Αντιπρόεδρος: Νικόλαος Αλτουβάς
- Β΄ Αντιπρόεδρος: Ηλίας Παναγιώτου
- Γεν. Γραμματέας: Ιωάννης Βασιλειάδης
- Ειδ. Γραμματέας: Αλέξανδρος Κράλλη
- Ταμίας: Κων/νος Μαρκουλιδάκης
- Έφορος Εκπαιδευτικός: Παναγιώτης Στρούζας
- Έφορος Αγώνων: Ρούλα Γαλιάνη
- Έφορος Στόλου & Λιμένων: Ιωάννης Κουτσούκος
- Έφορος Εντευκτηρίων & Εκδηλώσεων: Θωμάς Γαβαλάς
- Έφορος Θαλασσοπορείας: Σταύρος Χατζηγηργόνης

Η δε Εξελεγκτική Επιτροπή απαρτίζεται από τους: Λυμπεράκη Κων/νο, Λαγογιάννη Νικόλαο και Πουρλιτάκη Πέτρο.



Πανελλήνιος Όμιλος Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θαλάσσης

ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ • ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ 2004

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΡΧΑΡΙΩΝ

10.01.2005 - 09.03.2005
07.03.2005 - 11.05.2005
09.05.2005 - 06.07.2005
04.07.2005 - 02.08.2005 (εντατικό)
05.09.2005 - 02.11.2005
01.11.2005 - 10.01.2006

Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Δευτέρα από 19.00 έως 22.30. Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Τρίτη & Πέμπτη από 16.00 έως 20.00 ή Σάββατο ή Κυριακή από 10.00 έως 18.00.

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ

13.01.2005 - 03.03.2005
10.03.2005 - 11.05.2005
12.05.2005 - 06.06.2005
08.09.2005 - 02.11.2005
03.11.2005 - 10.01.2006

Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.30 - 22.00. Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή από 10.00 έως 18.00.

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ

13.01.2005 - 09.03.2005
10.03.2005 - 11.05.2005
12.05.2005 - 06.06.2005
08.09.2005 - 02.11.2005
03.11.2005 - 10.01.2006

Γίνονται επτά θεωρητικά μαθήματα κάθε Τρίτη από 20.30 - 22.00. Η πρακτική εξάσκηση γίνεται κάθε Σάββατο ή Κυριακή από 10.00 έως 18.00.

• ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ

Νοέμβριος 2005 - Μάρτιος 2006

Το θεωρητικό μάθημα γίνεται κάθε Τετάρτη από 18.00 έως 22.00 υπό μορφή σεμιναρίου. Θα πραγματοποιηθούν 7 σκάφους έσοδοι με σκάφος και ένα τρίμηρο σε ημερομηνία που θα ανακοινωθεί κατά τη διάρκεια της φοίτησης.

• Τα μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον μοντέρνους τρόπους διδασκαλίας: PROJECTORS, COMPUTER SIMULATORS, ΕΙΔΙΚΕΣ ΒΙΝΤΕΟΚΑΣΕΤΕΣ, ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ, ΕΙΔΙΚΕΣ ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ.

• Το διδακτικό δυναμικό της σχολής αποτελείται από 20 ΕΜΠΕΙΡΟΥΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΕΣ.

• Δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με επιδείξεις LIFERAFT, ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ.

• Σας εξοφολίζουμε συνεχή επαφή με την θάλασσα και την ιστιοπλοΐα με το ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΑ ΤΡΙΗΜΕΡΑ.



MUSTO

*Ολοκληρωμένη σειρά Ρούχων & Αξεσουάρ
για τη θάλασσα!*

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ PERGA MARINE



Πανελλήνια συνδιάσκεψη ομίλων που διοργανώνουν αγώνες ανοικτής θαλάσσης.

Την Κυριακή 23 Ιανουαρίου το πρωί, στο κτίριο του ΠΟΙΑΘ στο Μικρολίμανο, περίπου τριάντα όμιλοι από όλη την Ελλάδα εκπροσωπήθηκαν για να συζητήσουν θέματα που αφορούν τους αγώνες ανοικτής θαλάσσης. Έτσι λοιπόν, περισσότερα από 80 άτομα παρακολούθησαν τα θέματα που τέθηκαν από τους 15 περίπου ομίλους. Τα θέματα αυτά αφορούσαν κυρίως τρεις ενότητες: Τα αγωνιστικά, τα τεχνικά και την προβολή του αθλήματος. Όλοι οι ομίλους τοποθετήθηκαν και στις τρεις ενότητες. Όσον αφορά στα αγωνιστικά, δηλαδή τη διοργάνωση και τη διαχείριση των αγώνων ανοικτής θαλάσσης, η συζήτηση επικεντρώθηκε στις καταμετρήσεις, στα πιστοποιητικά που εκδίδονται και στους ελέγχους που ακολουθούν. Το άλλο μεγάλο θέμα που απασχόλησε την ΕΑΘ από την ανάληψη των καθηκόντων της, ήταν το θέμα του διαχωρισμού των κατηγοριών στους αγώνες. Οι απόψεις βέβαια διίστανται, αφού όλοι οι αγωνιζόμενοι και οι διοργανωτές όμιλοι επιθυμούν πολιτικές κατηγορίες και πολλούς νικητές, ώστε να είναι όλοι ευχαριστημένοι, αλλά από την άλλη πλευρά, αν δεν υπάρχει ένας νικητής σε κάθε αγώνα, προκαλείται σύγχυση στα ΜΜΕ και έτσι μειώνεται η προβολή του αθλήματος. Το ίδιο θέμα αφορά και την τρίτη ενότητα και εκεί ακούστηκαν επίσης αρκετές ενδιαφέρουσες απόψεις. Η προσπάθεια της ΕΑΘ είναι να προαχθεί μεν η κατάσταση από κατηγορία, αλλά να εξασφαλιστεί και η προβολή του πρώτου της γενικής, ώστε να προβάλονται τα αγωνιστικά σκάφη.

Όσον αφορά τις διοργανώσεις των αγώνων, συζητήθηκαν οι απόψεις να γίνονται περιφερειακά πρωταθλήματα όπου οι νικητές θα προκρίνονται στο κεντρικό πρωτάθλημα ή να περιοδούν τα πρωταθλήματα σε διάφορα σημεία της Ελλάδας κάθε χρόνο. Για την υποστήριξη των αγώνων, η ΕΑΘ συμφώνησε να παράσχει βοήθεια προς τους ομίλους, για παράδειγμα ένα γραφείο έκδοσης αποτελεσμάτων, με μικρή χρέωση στους διοργανωτές ομίλους. Επίσης ανακοινώθηκε και η προσπάθεια της ΕΑΘ για ίδρυση κεντρικού γραφείου δημοσίων σχέσεων και γραφείου τύπου.

Στη δεύτερη ενότητα που αφορούσε τα τεχνικά των αγώνων, ανακοινώθηκε πως θα γίνουν έλεγχοι στα πιστοποιητικά κατά τη διάρκεια όλης της χρονιάς και κυρίως όταν τα σκάφη ξεραμνολάζουν. Βέβαια, εξακολουθούν να υπάρχουν ακόμα παράνομα για τις καταμετρήσεις, αλλά τα πράγματα είναι σαφώς καλύτερα σήμερα από ότι ήταν στο παρελθόν.

Στην τρίτη ενότητα που αφορά την προβολή του αθλήματος, έγινε σαφές πως για την προαγωγή της ιστορικής ανοικτής θαλάσσης πρέπει να αναπτυχθούν δημόσιες σχέσεις, είτε προς τα ΜΜΕ είτε προς χορηγούς. Τέλος ανακοινώθηκαν οι αλλαγές στο νέο ranking list που πλέον δεν θα είναι κλιμάκιο αλλά θα αφορά την τρέχουσα χρονιά μόνο. Επίσης, θα βαθμολογούνται όλες οι θέσεις και τα αποτελέσματα θα ανακοινώνονται κατά τη διάρκεια της επόμενης εβδομάδας.



Παρουσίαση των Αρχαίων Σκαφών στο Ναυτικό Μουσείο Κρήτης

Στα τέλη Ιανουαρίου το Ναυτικό Μουσείο Κρήτης οργάνωσε εκδήλωση όπου παρουσιάστηκε ο ρόλος των ανακατασκευασθέντων τριών αρχαίων σκαφών, της Αθηναικής Τριήρους «ΟΛΥΜΠΙΑΣ», του Μινωικού πλοίου ΜΙΝΔΑ και του Κυπριακού πλοίου ΚΕΡΥΝΕΙΑ-ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, ως μέσων ανάδειξης της πολιτισμικής μας κληρονομιάς. Στην εκδήλωση παρουσιάστηκε πλούσιο υλικό από VIDEO, διαφάνειες, φωτογραφίες και ειδικογραφία ελληνικού και ξένου τύπου κ.α. Αναφέρθηκε ο σοβαρός πολιτισμικός ρόλος που διαδραμάτισαν τα τρία πλοία, προβάλλοντας τον αρχαίο Ελληνικό πολιτισμό κατά τη συμμετοχή τους στις εκδηλώσεις της Ολυμπιάδας 2004 και η ευρεία διεθνής προβολή που είχε ιδιαίτερα ευνοϊκή απήχηση παγκοσμίως. Επίσης, επισημάνθηκε η αναγκαιότητα και οι δυνατότητες ανάληψης μελλοντικής αξιοποίησης των πλοίων αυτών, χρησιμοποιώντας και την εξέλιξη της τεχνολογίας με δημιουργία Ήψηλης πολιτισμικής τράπεζας πληροφοριών. Τον λόγο έλαβε ο πρόεδρος του Ν.Μ.Κ. Αντιναύρχος ε.α. Κ. Μανουδάκης ο οποίος εξήγησε την αξία του εγχειρήματος της ανακατασκευής ενός τύπου Μινωικού πλοίου,

ώστε να γίνει κατανοητός ο ρόλος που διαδραματίζει ως μέσον προβολής του Μινωικού Πολιτισμού. Επισήμανε την ιδιαίτερα συγκινητική συγκυρία να συμπιέσουν τα τρία ανακατασκευασθέντα πλοία της αρχαιότητας συνοδεύοντας την Ολυμπιακή φλόγα ύστερα από την παγκόσμια διαδρομή της. Παρουσίασε τους δύο κύριους στόχους του Ν.Μ.Κ. για την αξιοποίηση του ΜΙΝΔΑ που είναι η δημιουργία της μόνιμης έκθεσης Αρχαίας και Παραδοσιακής Ναυπηγικής και η συμμετοχή του πλοίου σε πολιτισμικές εκδηλώσεις ανά την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Τέλος το λόγο έλαβε ο κυβερνήτης του ΜΙΝΔΑ Ι. Πλαταιδάκης ο οποίος μετέφερε το πνεύμα του πληρώματος, των εθελοντών κληνητών, οι οποίοι με πλήρη συναίσθηση της πολιτισμικής τους αποστολής ανταποκρίθηκαν επάξια στις απαιτήσεις του δύσκολου πειραματικού πλοίου. Εξέφρασε επίσης τη βούληση του πληρώματος να εξακολουθήσει και στο μέλλον να διαδραματίζει τον ρόλο αυτό.

Η όλη εκδήλωση έκλεισε με ξενόγηση στην ειδική έκθεση και την κοπή της πίτας του πληρώματος του ΜΙΝΔΑ που συμμετείχε στην παρουσίαση.



Βρέθηκε ο τάφος του Χριστόφορου Κολλόμβου;

Σοβαρές πιθανότητες να βρέθηκε επί τέλους ο τάφος του Χριστόφορου Κολλόμβου, στη Δομινικανή Δημοκρατία. Ισπανοί ερευνητές, ανάμεσά τους και ένας ιστορικός-γενετιστής, εξετάζουν τα οστά που βρέθηκαν στο Σάντο Ντομίνγκο για να διαπιστώσουν εάν πρόκειται για του Χριστόφορου Κολλόμβου. Πολλοί πιστεύουν πως ο μεγάλος εξερευνητής είχε ταφεί στη γενέτειρά του την Ισπανία.

Τα οστά είναι θρυμματισμένα και έχουν ηλικία 500 περίπου ετών, γεγονός που συμπίπτει με την άφιξη του Κολλόμβου στην Αμερική το 1492. Αφενός διεξάγεται ιστορική έρευνα για να διαπιστωθεί εάν υπάρχουν στοιχεία σχετικά με την παρουσία και τη δράση του Κολλόμβου στη Δομινικανή Δημοκρατία, που να δικαιολογούν την ύπαρξη του τάφου του, ενώ αφετέρου και τα ίδια τα οστά θα υποβληθούν σε τεστ DNA. Εάν το γενετικό υλικό βρεθεί σε καλή κατάσταση και η κυβέρνηση εγκρίνει το αίτημα, τότε θα γίνει σύγκριση των οστών αυτών με εκείνα που βρίσκονται στη Σεβίλη, τα οποία επίσης εικάζεται ότι είναι του Κολλόμβου. Η διαμάχη για το πού τάφη ο Χριστόφορος Κολλόμβος κρατά εδώ και έναν αιώνα.

Ο Κολλόμβος τάφη στην ισπανική πόλη Βαλοδοαΐδ, όπου και πέθανε στις 20 Μαΐου 1506. Ο ίδιος είχε ζητήσει να ταφεί στην Αμερική, όμως εκείνη την εποχή εκεί δεν υπήρχε εκκλησία με χώρο για να τελέσει την κηδεία του. Τρία χρόνια αργότερα τα οστά του μεταφέρθηκαν σε ένα μοναστήρι κοντά στη Σεβίλη.

Το 1537 η Μαρία ντε Ράκος, Τσιλέδα, χήρα του γιου του Κολλόμβου, Ντιέγο, έστειλε τα οστά του συζύγου της και του πατέρα του στο Σάντο Ντομίνγκο. Παρέμειναν εκεί μέχρι το 1795, μέχρι που η Ισπανία παραχώρησε το νησί στη Γαλλία και αποφάσισε ότι τα οστά του Κολλόμβου δεν έπρεπε να πέσουν στα χέρια ξένων.

Παύσο, το 1877 εργάτες που έσκαβαν στην εκκλησία του Σάντο Ντομίνγκο ανακάλυψαν ένα μοιζύδινο κουτί που περιείχε οστά και έφερε την επιγραφή «επιφανής και διακεκριμένος άνδρας, Χριστόφορος Κολλόμβος». Οι Δομινικανοί υποστηρίζουν ότι αυτά είναι τα οστά του Κολλόμβου και ότι οι Ισπανοί πήραν μαζί τους λάθος οστά.

Αλλαγές στο Δ.Σ της Ελληνικής Κλάσης Όπτιμιστ

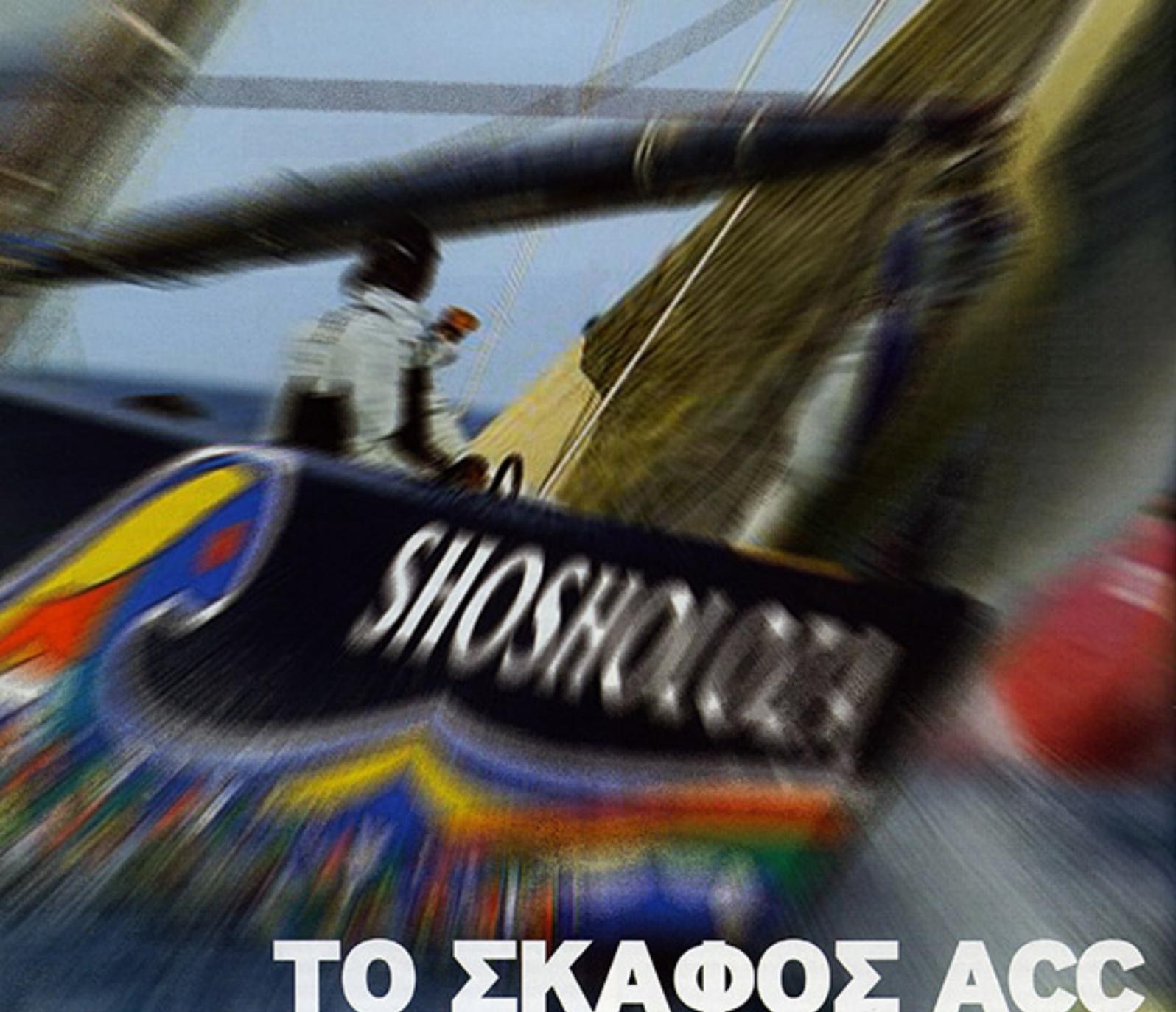
Η Ελληνική Κλάση σκαφών κατηγορίας Όπτιμιστ προέβη σε αλλαγή του προεδρείου του Διοικητικού Συμβουλίου της. Νέος Πρόεδρος αναδείχθηκε ομόφωνα ο κος Άκης Πατενιώτης. Ο νεοεκλεγής επί σειρά ετών γενικός γραμματέας και αντιπρόεδρος της Κλάσης και από τα ιδρυτικά στελέχη της, ανέλαβε σε μια δύσκολη περίοδο για την Κλάση και την Ιστιοηλισία γενικότερα με την υπόσχεση ότι θα βοηθήσει με όλες τις γνώσεις τις εμπειρίες και τις δυνάμεις του να απλωθεί το Όπτιμιστ ακόμη περισσότερο και να ξεπεράσει τις πεντακάσιες συμμετοχές στο Πανελλήνιο πρωτάθλημα του 2005.

Νέα από τον κόσμο του Optimist

Η καρδιά της Ιστιοηλισίας, οι σύγχρονες εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΒ, δεν έγιναν για να φιλοξενούν μόνο τους "μεγάλους" της ανοικτής θάλασσας. Έγιναν με αγάπη και μεράκι, για να αποτελέσουν την ζεστή αγκαλιά φιλοξενίας όλων των κατηγοριών, από τα σπύργα, που είναι το λίκνο της Ιστιοηλισίας, τα Όπτιμιστ, μέχρι όλες τις Ολυμπιακές κατηγορίες και βέβαια την τελική κατάληξη, τους "ανοικτοθαλασσίτες". Σε μια πολύ θερμή λοιπόν ατμόσφαιρα, στις 12 Φεβρουαρίου, στις φιλόξενες εγκαταστάσεις του ΠΟΙΑΒ, έγινε και η επίσημη γιορτή του Όπτιμιστ. Σε μια κατάμεστη αίθουσα με φίλους μόνον, της Ιστιοηλισίας, η Ελληνική Ένωση Σκαφών κατηγορίας Όπτιμιστ, έκοψε την πίτα της, βράβευσε τους αθλητές των Εθνικών Ομάδων (Παγκόσμιου και Πανερωπαϊκού) και τίμησε τους αθλητές που πέτυχαν ξεχωριστές διακρίσεις. Τέλος μοίρασε σε ομίλους-μέλη της, τα τελευταία δέκα από τα 40 σκάφη που τόσο γεννοδώρα προσέφερε το ίδρυμα "Σταύρος Νιάρχος". Με την παρουσία των δύο χρυσών κοριτσιών της Ιστιο-

ηλισίας, της Σοφίας Μπεκατώρου και της Αιμιλίας Τσουλιφά, προέδρων και εκπροσώπων ομίλων, γονέων, προπονητών και πολλών αθλητών, έγινε η απονομή αναμνηστικών πηλοκετών στους δεκατρείς αθλητές που εκπροσώπησαν την χώρα μας στο Πανερωπαϊκό πρωτάθλημα στην Σουηδία και στο Παγκόσμιο στο Σαϊνός του Εκουαδόρ. Η φανή εκδήλωση ήταν ξεχωριστή, γιατί οι διακρίσεις που πέτυχαν οι αθλητές μας ήταν μοναδικές. Οι τρεις πρώτες θέσεις στο Πανερωπαϊκό πρωτάθλημα της κατηγορίας Όπτιμιστ γέμισαν μόνο με Ελληνικές σημαίες, αφού τις κατέλαβαν τα τρία κορίτσια μας η Κουτσούγερα, η Αφροδίτη Κυρανάκου και η Ερμίνη Μπάτσι - Γεωργακοπούλου αντίστοιχα. Επίσης στην τρίτη θέση της κατηγορίας των αγοριών αναδείχθηκε ο αθλητής μας Αλέξης Κάτσιος και όλα αυτά σε μια σημερινή ημέρα. Στις 13 Αυγούστου 2004, ημέρα που η Ιστιοηλισία άναβε την φλόγα των Ολυμπιακών Αγώνων στις καρδιές όλου του κόσμου με τον Ολυμπιονίκη μας Νικόλα Κακίλαμανάκη.





ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ACC

ΟΙΣΕΘΝ



Μία σύντομη ιστορία

Στα πρώτα χρόνια του αγώνα, επιβάλλονταν πολλοί περιορισμοί πάνω στα σκάφη οι οποίοι οδήγησαν σε τελείως εφευρεκτικά σχέδια. Για να προκριθεί κάποιο σκάφος ως διεκδικητής του κυπέλλου έπρεπε να έχει πιστοποιημένα 3000 ναυτικά μίλια ωκεάνιου πηλού. Από την άλλη, ο υπερασπιστής μπορούσε στο μεταξύ να περιπολείει το σκάφος, ώστε να είναι έτοιμο για τη μεγάλη εκείνη ημέρα του αγώνα. Το 1906 και 1907 μία σειρά διαβουλεύσεων, στις οποίες συμμετείχαν αντιπρόσωποι από 13 χώρες, καθώς και όλα τα επίσημα συμβούλια και επιτροπές της εποχής, είχαν σαν αποτέλεσμα το International Yacht Racing Union να εκδώσει τους πρώτους διεθνείς κανονισμούς για καταμετρήσιμα σκαφών. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων για τον αγώνα του 1930, που θα γίνονταν για πρώτη φορά με σκάφη τύπου J-Class (που σήμερα θεωρούνται όχι απλά κλασσικά, αλλά ίσως τα ομορφότερα ιστιοφόρα που έγιναν ποτέ), αποφασίστηκε πως για το καλό του αγώνα, όλα τα σκάφη που θα λαμβάνουν μέρος στους αγώνες στο μέλλον θα πρέπει να είναι κατασκευασμέ-

να με τον ίδιο κανονισμό. Η αναβίωση του ανταγωνισμού μετά το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο συνέβη ύστερα από μία άλλη τροποποίηση στους κανονισμούς - αυτή τη φορά από το Ανώτατο Δικαστήριο των ΗΠΑ. Η τροποποίηση αυτή μείωσε την ίσαλη γραμμή στα 44 πόδια και άνοιξε το δρόμο για ένα νέο τύπο σκάφους, τα μικρότερα 12μετρα. Ο περιορισμός ότι τα σκάφη έπρεπε να διατηρούν τον Ατλαντικό έπρεπε να καταργηθεί. Η ανάγκη για μία νέα κλίση σκαφών προέκυψε από δύο εξελίξεις. Το πρώτο ήταν η αποξήωση των δυσκίνητων 12μετρων, τα οποία χρησιμοποιούνταν στο America's Cup από τον πρώτο μεταπολεμικό αγώνα του 1958. Η δεύτερη διαφορά ανάμεσα στο γιγαντιώο Νεοζηλανδέζικο σκάφος KZ1 και στον αμερικανικό σκάφος το 1988 έδειξε στους διοργανωτές πως θα πρέπει να στενάζουν τα όρια ώστε τα σκάφη να είναι κατά το δυνατόν όμοια. Ο κανόνας αυτός καθιερώθηκε την περίοδο 1989-1990 όταν μία ομάδα σχεδιαστών, ανεπίσημα, αντίληπσε ιδέες και συστηματοποιούσε παραμέτρους εφευρισκοντας τη χρυσή φόρμουλα που περιέγραφε το νέο σκάφος.



Τα σκάφη

Το America's Cup τώρα πια διεξάγεται με σκάφη τύπου America's Cup Class ή ACC για συντομία, τα οποία κατασκευάζονται αποκλειστικά για αυτόν τον αγώνα. Χρειάζονται 16 άτομα πλήρωμα, χρησιμοποιήθηκαν για πρώτη φορά στο Σαν Ντιέγκο το 1992 για το 28ο America's Cup. Όπως αναφέρεται στους κανόνες της κλάσης, "Η κλάση America's Cup έχει σκοπό να δημιουργήσει υγιή μονόστρα σκάφη για ημερήσιους πλόες, με παρόμοια χαρακτηριστικά ενώ ταυτόχρονα ενισχύει την ανάπτυξη νέων σχεδίων για σκάφη των παληνδρομικών διαδρομών σε προστατευμένα νερά, αντίθετα με το σκάφη ανοικτής θαλάσσης." Οι νέοι κανονισμοί θέτουν αυστηρά σχεδιαστικά κριτήρια και καθιερώνουν τη φόρμουλα (τον μαθηματικό τύπο) που ωθεί τους σχεδιαστές να κατανέμουν την ικανότητα του σκάφους στο μήκος ισόλου, την ισοφορία και το εκτόπισμα με τέτοιο τρόπο όπου αυξάνοντας το ένα να μειώνεται το άλλο, διατηρώντας τη συνολική ικανότητα σταθερή. Ο μαθηματικός τύπος θα μπορούσε να παρομοιαστεί σαν ένα καλούπι που θα έπρεπε το σκάφος να χωράει, αλλά μέσα σε αυτό θα υπάρχει η ελευθερία να έχει το σκάφος τον προσωπικό του χαρακτήρα.

$$\frac{L+125\sqrt{S} = 9.8 \sqrt{DSP}}{0.679} \leq 24.000$$

L είναι το μήκος σε μέτρα.

S είναι η ισοφορία, το άθροισμα τζένουα και μαστρας.
DSP είναι το εκτόπισμα σε κυβικά μέτρα

Το πρόβλημα του σχεδιαστή είναι να βρει τη χρυσή τομή ανάμεσα στις τρεις αυτές παραμέτρους ώστε το σκάφος να αποδώσει καλύτερα. Η μέση ταχύτητα ενός ACC σκάφους από τη μία έκδοση στην άλλη αυξανόταν κατά περίπου 3%, δηλαδή 3/10 του κόμβου (0,54 Χλμ/ώρα). Προκειμένου ένα σκάφος να κερδίσει, θα πρέπει να είναι 1% ταχύτερο από το ανταγωνιστικό σκάφη.

Φυσικά όλα τα σκάφη είναι κάτω από αυστηρά μέτρα επιτήρησης και επιθεώρησης καθώς και καταμετρήσεων. Για την εφαρμογή των κανονισμών είναι υπεύθυνος ένας τεχνικός διευθυντής και το επιτελείο του οι οποίοι διενεργούν επιθεωρήσεις στα σκάφη του αγώνα. Κάθε σκάφος έχει ένα αύξοντα αριθμό κλάσης. Μέχρι το τέλος του America's Cup του 2000, 62 σκάφη είχαν αριθμηθεί από το 1990. Επίσης, 20 νέα σκάφη ναυπηγήθηκαν για το 31ο America's Cup, με αριθμούς από το 63 μέχρι το 82. Όταν το σκάφη αλληλόζουν ιδιοκτήτη, ο αριθμός πανιών παραμένει στο σκάφος, ενώ προστίθενται και τα γράμματα της χώρας. Αν ο νέος ιδιοκτήτης υπολογίσει το σκάφος υπό νέα σημαία, ο αριθμός διατηρείται και αλληλόζουν μόνο τα εθνικά γράμματα. Το έμβλημα της κλάσης είναι το σχέδιο του κυπέλλου του America's Cup και εμφανίζεται πάνω στη μαστρα.



Ομάδες - Διεκδικητές για τον αγώνα του 2007

Το κύπελλο περιέρχεται στην κατοχή του ναυτικού ομίλου που κερδίζει τη διοργάνωση. Ο όμιλος αυτός τότε γίνεται ο «υπερρωσιστής» και έχει το δικαίωμα να καθορίσει τις ημερομηνίες, από 3 έως 5 χρόνια μετά, όπου το επόμενο America's Cup θα διεξαχθεί. Ο τόπος διεξαγωγής είναι επίσης στην κρίση του υπερρωσιστή. Ο τελικός του America's Cup είναι μία σειρά 9 ισοδομιών, τύπου match race (μονομαχία) που γίνεται μετά το προκριματικό και τους αγώνες που θα αναδειχθεί ο ένας διεκδικητής.

Θέσεις Πληρώματος

1. Πλωτής Νο1
2. Πλωτής Νο2
3. Ενδιάμεσος
4. Αλιμπουρο-μαντόρια
5. Pitman ("Πίσιο")
- 6-9. Grinders (Βίντζιο)
- 10/11. Τρίμερ Τζένουος
- 12/13. Τρίμερ Μοίστρος
14. Τιμονιέρος
15. Tactician (Τακτική)
16. Ναυτίλος
17. Ποροστρητής

Συμμετοχές

Όνομα / Όμιλος	Βασικοί Συνεργιστές	Στόχος / η	Παρατηρήσεις
ALINGHI SN / de Genève	Ernesto Bertarelli, Peter Holmberg	SUI 59 (00), SUI 64 & 75 (03)	Υπερρωσιστής
ORACLE BMW / Golden Gate YC	Larry Ellison, Chris Dickson	USA 49 & 61 (00) USA 71 & 76 (03)	Υποψήφιος για πλοίο
+39 CHALLENGE / CV Gargnano	Cesare Pasotti, Luca Devoti	ITA 59 (00) ITA 43 (96) ITA 15 & 28 (92)	Επίσημη υποψηφιότητα
SHOSHOLLOZA / Royal Cape YC	Salvatore Sarno, Geoff Meek	RSA 48 (00)	Επίσημη υποψηφιότητα
TEAM NZ / RNZYS	Grant Dalton, Dean Barker	NZL 68, 81 & 82 (03)	Επίσημη υποψηφιότητα
LUNA ROSSA / YC Italiano	Patrizio Bertell, Francesco de Angelis	3 WCC 00* ITA 74 & 80 (03)	Επίσημη υποψηφιότητα
K O'CHALLENGE / CV de Paris	Ortwin Kandler, Dawn Riley	FRA 57 & 60 (00)	Επίσημη υποψηφιότητα

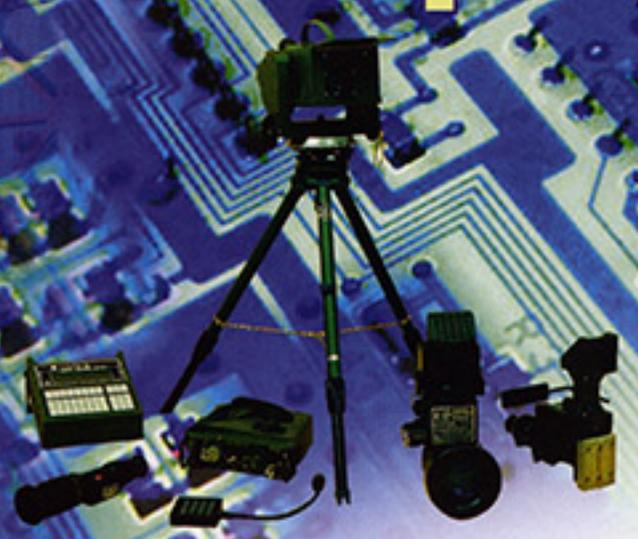
* 1 Luna Rossa (ITA 45) & 2 Young America (ITA 53 & 58) Έχουν ανακηρυχθεί, δεν είναι έτοιμοι ακόμα

Όνομα / Όμιλος	Βασικοί Συνεργιστές	Στόχος / η
LE DEFUNKI	Pierre Mas, Philippe Presti, Luc Gelluseau	FRA 46 (00), FRA 69 & 79 (03)
GRAND SUD O'HALL	Alain Federspiel	
TOSCANA O'HALL / YC Livorno	Guaffieron Pantani, Karol Jablonski	
MASCALZONE L. / Reale YCC	Vincenzo Onorato, John Cutler	ITA 47 & 55 (00), ITA 72 (03)
ITALIA O'HALL	Paolo Scutellaro, Paolo Cian	
OZBOYZ O'HALL	Sebastien Destremau, Michael Dunstan	
GBR CHALLENGE / Royal Ocean RC	Peter Harrison, Ian Walker	GBR 52 (00), GBR 70 & 78 (03)
EL RETO / RCN de Barcelona	José Luis Doreste Augustin Zuruela	
SAUSALITO O'HALL / Sausalito YC	John Sweeney, Tina Kleinjan	
VICTORY O'HALL / Garmia Stars YS	Hugo Stenbeck, Matts Johansson	SWE 63 & 73 (2003)
FRESH 17	Wilby Kuhweide	

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ



δύναμη και κύρος



Απογειώνουμε
το κύρος της Ελλάδας
με τη δύναμη της εμπειρίας στη:

- Συντήρηση και εκσυγχρονισμό στρατιωτικών αεροσκαφών και κινητήρων.
- Κατασκευή ηλεκτρονικών προϊόντων και οπλικών συστημάτων.
- Κατασκευή δομικών τμημάτων αεροσκαφών και κινητήρων.
- Τεχνική εκπαίδευση και κατάρτιση σε ειδικότητες της αεροδιαστημικής βιομηχανίας.
- Διακρίβωση και πιστοποίηση συσκευών και οργάνων παραγωγής.

ΤΟΜΕΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ & ΤΥΠΟΥ

T.Θ. 23, 320 09 ΣΟΦΗΜΑΤΑΡΙ • Τηλ.: (22620) 52.000, 5.2122, 5.2901 • Fax: (210) 69.38.714, (22620) 52.170

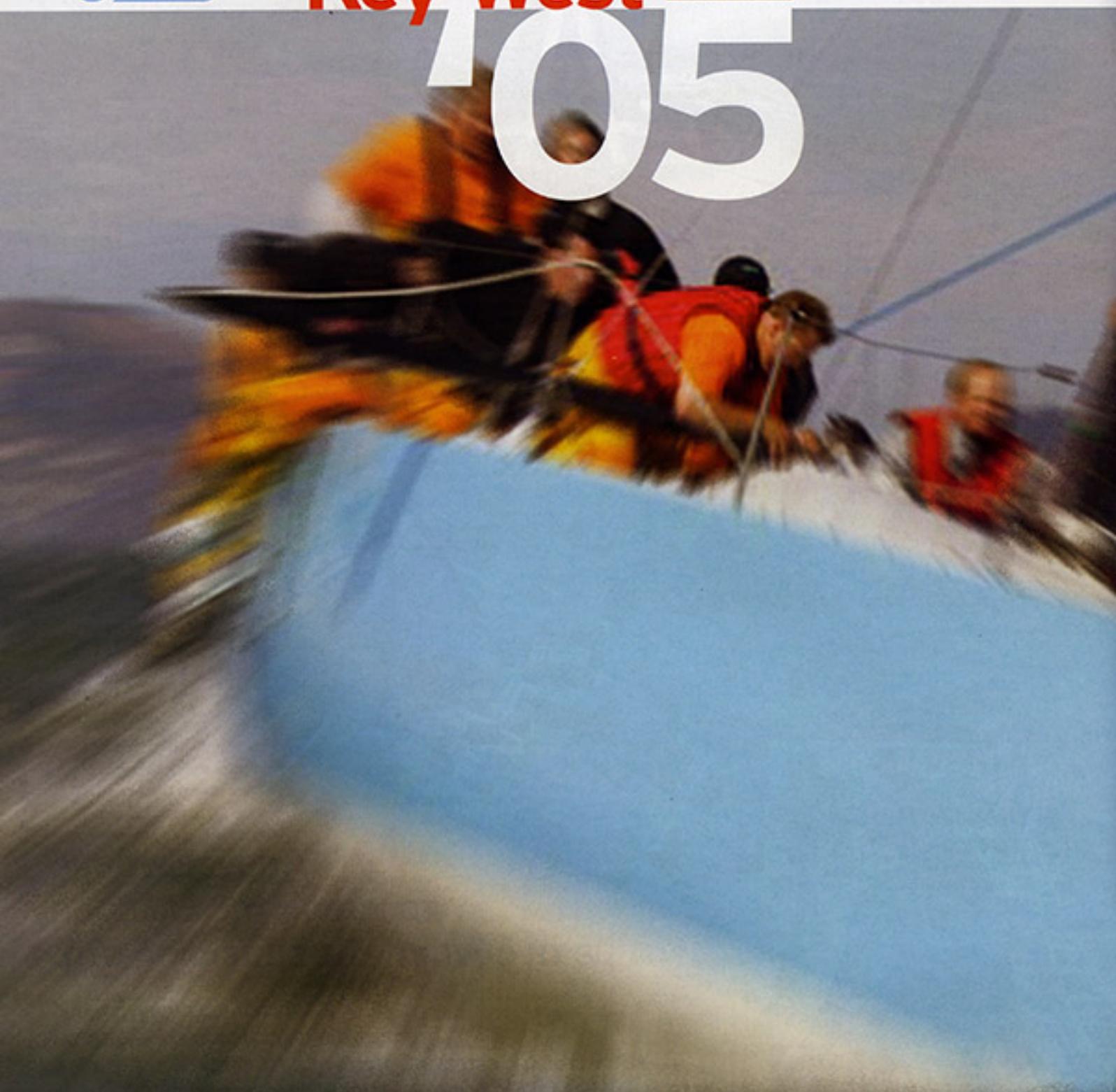
e-mail: psanida@haicorp.com • Web Site: www.hai.aero



Key West



'05



Η συνάντηση του Χειμώνα

Η μεγάλη διοργάνωση της Premiere Racing με χορηγό την εταιρία Nautica, συγκέντρωσε και εφέτος διάσημους ιστιοπλόους από όλο τον κόσμο. Περίπου 300 σκάφη από 35 πολιτείες και 13 διαφορετικές χώρες μετέχουν στον εβδομαδιαίο αγώνα που εφέτος ξεκίνησε στις 17 Ιανουαρίου.

Οι χρυσοί Ολυμπιονίκες της Αθήνας, Kevin Burnham των ΗΠΑ και Σοφία Μπακατώρου, οι αργυροί Ολυμπιονίκες Charlie Ogletree (ΗΠΑ) και Ross Macdonald (Καναδάς), οι τρεις φορές νικητές του America's Cup και πιο περιζήτητος ιστιοπλόος αυτή τη στιγμή Russell Coutts, και πλήθος άλλων πρωταθλητών και διακεκριμένων ιστιοπλόων αποτέλεσαν μέρος των 3.000 ανθρώπων που επόνδρωσαν τα 295 σκάφη για να τα βάλουν με τους ισχυρούς ανέμους της πρώτης ημέρας των ιστιοδρομιών. Εννέα ιστιοδρομίες ήταν προγραμματισμένες σε τέσσερις στάβους για πέντε ημέρες. Η Σοφία Μπακατώρου που μαζί με την Αιμίλια Τσουλιφά δόξασαν στους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας την Ελλάδα με το χρυσό μετάλλιο στην κατηγορία Farr 40, με το σκάφος του Πύργου Ανδρεάδη Atalanti, νικήτρια της κατηγορίας το έτη 2002 και 2003. Στο Atalanti βρέθηκε ο επίσης χρυσός Ολυμπιονίκης του 1984, Robbie Haines, να κάνει την τακτική. Ο Πύργος Ανδρεάδης είναι αντιπρόεδρος της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας και πολλούς φορές διακεκριμένος σε αγώνες του εξωτερικού. Αντίπαλο δόξος ο παγκόσμιος πρωταθλητής Jim Richardson με το σκάφος Barking Mad. Στην ίδια κατηγορία, ένας από τους μεγαλύτερους ιστιοπλόους στα 150 χρόνια της αγωνιστικής ιστιοπλοΐας, ο Russell Coutts με το Morning Glory του Γερμανού Hasso Plattner. Στην μικρότερη κατηγορία των Melges 24, την ποδηληθέστερη όλων με 61 συμμετοχές, αγωνίστηκε ο Αυστραλός James Spillhill, τριανόρας της παλικής ομάδας στο America's Cup, Luna Rossa. Η επίσης αντιστασιακή κατηγορία των Mumm 30 έκλησε 10 χρόνια ζωής. Οι κατηγορίες one-design περιλαμβάνουν τα σκάφη Farr 40, Mumm 30, 1D35, Swan 45, J/105, J/120,

J/109, J/80, J/29, C&C 99, T10, Corsair 28R και τα μικρά Melges 24. Τα σκάφη της κατηγορίας 1 (Swan 45, Farr 40, Mumm 30 και 1D35) δεν έχουν δεκάκιμα να "πιατούν" τη χειρότερη ιστιοδρομία τους, ενώ στις άλλες τρεις κατηγορίες, τα σκάφη μπορούν να αφήσουν μία ιστιοδρομία από τις επτά. Τη Δευτέρα, την πρώτη μέρα των ιστιοδρομιών, ο άνεμος ήταν αρκετά ισχυρός, βορριάς από 20 μέχρι 30 κόμβους, με ριπές που έφταναν όμως και τους 35. Έτσι η επιτροπή αγώνος αποφάσισε να κρατήσει δεμένα τα 295 σκάφη μέχρι το απόγευμα όπως και έγινε μόνο η μισά από τις δύο προγραμματισμένες ιστιοδρομίες. Πολλή από τα μικρά Melges 24 της κατηγορίας 3 πέρασαν δύσκολες στιγμές, κάνοντας αγώνα επιβίωσης παρά διάκριση. Μετά από μία επεισοδιακή ιστιοδρομία, ο Ελληνικής καταγωγής Τζον Κουμόντορος με το σκάφος Bambakou τερμάτισε πρώτος στην αντιστασιακή κατηγορία Farr 40, μπροστά από τον παγκόσμιο πρωταθλητή Jim Richardson με το Barking Mad. Το Bambakou και το Barking Mad εναντιώθηκαν στην πρώτη θέση σε όλη τη διάρκεια της ιστιοδρομίας ώσπου ο Coumantaros, με το Βρετανό Ian Walker στην τακτική, πήραν την προήγηση στο τελευταίο σκέλος όρεση, την οποία και κράτησαν έναντι των αντιπάλων τους μέχρι το τέλος. Την Τρίτη ο καιρός έπεσε ελαφρά στους 20 κόμβους, επιτρέποντας τη διεξαγωγή θεαματικών ιστιοδρομιών. Μετά από 3 ιστιοδρομίες από τις 9 προγραμματισμένες, στην κορυφή των Farr 40 βρέθηκε ο Δανός Peter De Ridder με το Mean Machine. Την Τετάρτη ο καιρός γύρισε σε βορειοανατολικό, ενώ η έντασή του έπεσε κι άλλο από τους 17 μέχρι τους 12 κόμβους. Τα μικρά σκάφη της κατηγορίας 4 έκαναν όπως συνήθως δύο ιστιοδρομίες, ενώ τα μεγάλα σκάφη τρεις.

Την Πέμπτη ο καιρός έδειξε το άλλο πρόσωπό του, ξεκινώντας από τους 14 κόμβους στις 10 το πρωί, αλλά πέρνοντας στους 2 το μεσημέρι, δυσκολεύοντας τα πιο αργά σκάφη να συμπληρώσουν τη διαδρομή τους εντός των χρονικών ορίων. Έτσι, διακεκριμένα ονόματα και υψηλής τεχνολογίας σκάφη έμειναν στο έλεος του όσσιου ανέμου, προσπαθώντας να μη χάσουν ότι με τόσο κόπο κατόρθωσαν να μαζέψουν τις προηγούμενες ημέρες. Από τους 35 κόμβους που ξεκίνησε η εβδομάδα, στους υποτονικούς 10 και αργότερα με ακόμα λιγότερους, οι ιστιοδρομίες της προελευταίας ημέρας φάνηκαν στέλτικες. Η Deneen Demourkas από τη Santa Barbara, στην κατηγορία Mumm 30, με το σκάφος Groovederci, συνδύασε την άριστη πορεία της με συνεχείς πρώτες και δεύτερες θέσεις, παρά μία 11η θέση. Ο Γερμανός Hasso Plattner που γύρισε τα 61 του γενέθλια, έχοντας τον Russell Coutts στην τακτική, κέρδισε το Mean Machine και το Barking Mad με τον άνεμο να μην ξεπερνάει τους 3 κόμβους. Την Παρασκευή ο καιρός γύρισε δυσκός με εντάσεις από 8 μέχρι 10 κόμβους. Ο Hasso Plattner πήρε την πρώτη θέση στην περιοχή κατηγορία Farr 40. Η Deneen Demourkas κέρδισε επίσης την κατηγορία Mumm 30. Το Barking Mad παρότι κέρδισε την τελευταία ιστιοδρομία, ακολουθούμενο από το Atalanti, που έχει κερδίσει τον αγώνα Key West δύο φορές, αλλά έπεσε στην έκτη θέση της γενικής κατάταξης. Ο Νεοϋορκέζος Andrzej Rojek, με το σκάφος Better Than, κέρδισε την κατηγορία Swan 45. Εκτός από τους νικητές των κατηγοριών, έχει σθλοθετηθεί και ο θεσμός 'Boat of the Week', το σκάφος δηλαδή που διακρίθηκε σε όλη την εβδομάδα για την καλή του απόδοση σε σχέση με τα υπόλοιπα.

Ρεκόρ Περίπλου της Γης...



ΔΙΕΘΝΗ



Η Έλεν Μακάρθουρ, η νεαρή Βρετανίδα ιστιοπλόος, φαινόμενο στα ιστιοπλοϊκά χρονικά, κέρδισε τη μάχη με το χρόνο και έτσι κατέχει σήμερα το ρεκόρ ταχύτητας του μοναχικού περιήλου της Γης, χωρίς στάσεις. Η Έλεν Μακάρθουρ είχε επισκεφθεί τη χώρα μας το 2002 με την ευκαιρία του Posidonia Cup. Μόνη πάνω στο τριμαράν των 90 ποδών B&O διένυσε τα 27,354 ναυτικά μίλια με μέση ωριαία ταχύτητα τους 15,9 κόμβους, για να τερματίσει στις 22:29:17 (ώρα GMT), τη Δευτέρα 7 Φεβρουαρίου του 2005 στο Ushant. Έτσι, το ρεκόρ σήμερα είναι 71 ημέρες, 14 ώρες, 18 λεπτά και 33 δευτερόλεπτα, βελτιωμένο κατά 1 ημέρα, 8 ώρες, 35 λεπτά και 49 δευτερά από το προηγούμενο που κρατούσε από πέρυσι ο Γάλλος ιστιοπλόος Francis Joyon με το 90άρι τριμαράν, ονόματι IDEC. Ο χρόνος του Joyon ήταν 72 μέρες, 22 ώρες, 54 λεπτά και 22 δευτερόλεπτα, ενώ πέντε φορές κατά το παρελθόν έγιναν προσπάθειες κατάρριψής του. Πριν από αυτόν, ο ταχύτερος μοναχικός περίπλους ήταν στις 93 ημέρες, 3 ώρες και 57 λεπτά και το είχε πετύχει ο Γάλλος Michel Desjayeaux στο Vendée Globe του 2000-2001.



Μερικά ενδιαφέροντα στοιχεία...

Αντίθετα από τον σίγνα του Vendée Globe, του μοναχικού περιήλου γύρω από τη Γη χωρίς στάσεις, όπου δεν επιτρέπεται εξωτερική βοήθεια, στις περισσότερες περιπτώσεις προσηθησίων κατάρτισης ρεκόρ υπάρχει πλήρης υποστήριξη από την ομάδα της στερίας. Ειδικά δε σε όα αφορά τις μεταωρολογικές προβλήσεις, τη ναυτιλία κλπ, οι πληροφορίες έρχονται συνωώς στο σκάφος μέσω σύγχρονου εξοπλισμού και δορυφορικών συστημάτων. Οι συνθήκες στη γραμμή του τερματισμού ήταν καλές, με τον άνεμο να μην ξεπερνάει τους 16 κόμβους. Το B&O ωστόσο ταξίδευε με ταχύτητες που έφταναν τους 20 κόμβους! Την Μακάρθουρ υποδέχτηκε πλήθος κόσμου μέσω σε εορταστική ατμόσφαιρα.

Χώρος

Η Έλεν πέρασε το 70% του χρόνου της κάτω, μέσα στο σκάφος. Ο χώρος ενδιαίτησης κάτω από το κατάστρωμα έχει ύψος 1,5 μέτρο και πλάτος 2 μέτρα. Είναι δε κατασκευασμένος στα μέτρα της μικρόσωμης Έλεν, είναι εύκολα προσβάσιμος από το κόκπιτ και βέβαια μπορεί να σταθεί όρθια. Οι χώροι δεν είναι μεγάλοι ώστε να είναι ασφαλείς σε περίπτωση που το σκάφος πέσει σε καταγίδα και αναποδογυρίσει. Όταν βρίσκεται μέσα η Έλεν, ένα θέα γύρω-γύρω στον ορίζοντα από τον ειδικό διάφωτο «τρούιλο».

Φαγητό

Η Έλεν είχε μαζί της μία ποικιλία από αποξηραμένες κατεψυγμένες τροφές οι οποίες τη συντηρούσαν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού της. Οι τροφές αυτές είναι αφενός πολύ συμπυκνωμένες, οπότε εξοικονομούν βάρος και χώρο, αφετέρου δε πολύ θρεπτικές. Επιπλέον, ήταν εφοδιασμένη με διάφορα σνακ, εύγευστα και πολύ δυναμικά που της παρείχαν έξτρα ενέργεια. Οι απαιτήσεις του οργανισμού της σε θερμίδες ήταν διπλάσιες από το κανονικό, λόγω της τεράστιας σωματικής και ψυχικής καταπόνησης.

Η Έλεν χρειάστηκε να βιράρει και να μουδάρει τη μπίστρα του σκάφους, που ζυγίζει 2.5 φορές το βάρος της, πάνω από 1000 φορές στη διάρκεια του ταξιδιού.

Νερό

Σε ένα τόσο μεγάλο ταξίδι θα ήταν φυσικό αδύνατο να κουβαλάει το σκάφος και τα απαραίτητα αποθέματα γλυκού νερού. Έτσι λοιπόν είναι εφοδιασμένο με δύο οφθαλματός, συσκευές οι οποίες μετατρέπουν το θαλασσινό νερό σε πόσιμο.

Ο οφθαλματός μπορεί να αποδώσει μέχρι και 6 λίτρα γλυκού νερού την ώρα. Σε περίπτωση που χαλάσει και ο εφεδρικός, η ποδιά της μπίστρας μπορεί να γίνει αυθόλητος βρόχινο νερό.

Ρούχα

Η Έλεν είχε μαζί της τα άκρωσ απαραίτητα ρούχα, ρούχα που την κρατούσαν ζεστή και στεγνή στις αντίθετες συνθήκες του βόρειου Ατλαντικού και του Νότιου Παγωμένου Ωκεανού. Μαζί της βέβαια είχε και τα κατάλληλα ρούχα για τις θερμές ζώνες με την υπερβολική υγρασία, όπως στον Ισημερινό και το Νότιο Ατλαντικό.

Ύπνος

Με δεδομένες τις συνθήκες που επικρατούν πάνω σε ένα σκάφος με ένα μόνο άτομο, είναι φυσιολογικό ότι ο ύπνος δεν μπορεί να είναι βωρος και συνεχόμενος. Από την άλλη πλευρά η ξεκούραση είναι απαραίτητη αλλιώς και η κόπωση αναπόφευκτη. Έτσι, είναι επιτακτική ανάγκη να υπάρξει ένας τρόπος διαχείρισης του ύπνου. Με μελέτες που έγιναν σε πανοπιστήμιο της Αμερικής αποδείχθηκε πως οι περίοδοι του πιο αποδοτικού ύπνου εμφανίζονται σε κύκλους. Όχι απλά κάθε 24 ώρες, αλλή κάθε 12 ώρες (μεσημεριανή ξεκούραση) ή και ακόμα πιο σύντομο μέχρι και 45 λεπτά.

Κοιμόταν για περίπου 20-30 λεπτά συνεχόμενα, δηλαδή συνολικά 4 ώρες σε ένα 24ωρο καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού.

Για μαγειρέμα, η μόνη διαθέσιμη συσκευή ήταν ένα καμινέτο για να ζεσταίνει νερό το οποίο συμπλήρωνε στις αποξηραμένες κατεψυγμένες τροφές που είχε μαζί της. Μαζί της είχε μόνο 25 ψαλίδια γκαζιού.

Η Έλεν λάμβανε (και κατανόλωνε) μέχρι και 5000 θερμίδες την ημέρα, αριθμός διπλάσιος από τον κανονικό της.

Κάτα παραπάνω από 570 μέτρα καλωδίων έχει πάνω του το σκάφος.

Πάνω από 30.000 εργατόρες χρειάστηκαν για την κατασκευή του τριμαράν B&O.

Η κατασκευή κράτησε 7 μήνες και ξεκίνησε το Μάιο του 2003.

Το βάρος του σκάφους είναι μόλις 8.3 τόνοι, παρά το μέγεθος και την ανθεκτικότητά του.

Πολλά από τα υλικά και τις μεθόδους κατασκευής παρέχει η ίδια η εταιρία που κορηγεί το εγχείρημα, η B&O.

Περισσότερες από 1000 προστατευτικές μάσκες χρησιμοποιήθηκαν από την ομάδα των 30 στόμων που μετείχαν στην κατασκευή της γάστρας.

Χρειάστηκαν 170 λίτρα μισογιάς που για να απλωθεί χρησιμοποιήθηκαν 62 σκάφες.

Εάν χρησιμοποιούσε κάποιος τη μπίστρα και το γεννακέρ σαν ταπειοαρία, θα μπορούσε να καλύψει τους τοίχους από 24 μετρίου μεγέθους σαλόνια.

Το 26.000 ναυτικά μίλια (περίπου 42.000 χιλιόμετρα) που χρειάζονται για τον περίηλο γύρω από τον πλανήτη, στην πραγματικότητα το B&O το ξεπέρασε κατά πολύ, στην προσπάθειά του να βρει καλύτερο καιρό ώστε να ταξιδέψει πιο γρήγορα.

Οι τρεις πιθανότεροι λόγοι που η Έλεν Μακάρθουρ δεν θα μπορούσε να εκπληρώσει το στόχο της είναι εάν αναποδογυρίσει, εάν πάβαινε ζημιό ο εξοπλισμός του σκάφους ή εάν είχε εμπλακεί σε ατύχημα.



...πέρασε το 70% του χρόνου της κάτω, μέσα στο σκάφος. Ο χώρος ενδιαίτησης κάτω από το κατάστρωμα έχει ύψος 1,5 μέτρο και πλάτος 2 μέτρα. Είναι δε κατασκευασμένος στα μέτρα της μικρόσωμης Έλεν, είναι εύκολα προσβάσιμος από το κόκπιτ και βέβαια μπορεί να σταθεί όρθια...



Για την πιστοποίηση ενός ρεκόρ είναι απαραίτητο να υπάρξει επικύρωση από το Διεθνές Συμβούλιο Ισποητοικών Ρεκόρ Ταχύτητας (World Speed Sailing Records Council). Για έναν περίηλο, θα πρέπει κάποιος αυτόπτης επίρωπος να παρακολουθήσει την εκκίνηση και τον τερματισμό του σκάφους και να καταγράψει τους χρόνους. Για ήδη καταγεγραμμένα ρεκόρ, οι εκκινήσεις και οι τερματισμοί είναι δεδομένοι.

Αυτοί οι κύκλοι είναι ζωτικής σημασίας για τον ύπνο των μοναχικών ιστιοπλόων, οι οποίοι πρέπει να κοιμούνται συχνά και βαθιά, αντί για μία φορά την ημέρα για πολλές ώρες. Η μεγαλύτερη και ειδικότερη διαφορά ενός μοναχικού περιήλου από οποιονδήποτε άλλον αγώνα είναι πως ο ιστιοπλόος πρέπει να έχει μία σειρά από δεξιότητες και ικανότητες ώστε να μπορεί να λύσει τα προβλήματά του μόνος του. Η Έλεν εκτός από καλή ιστιοπλόος και τιμονιέρισσα, πρέπει να είναι και καλή μετεωρολόγος, ώστε να διαβάζει τα σημάδια του καιρού και να λαμβάνει έγκαιρα μέτρα, αλλά και να προσαρμόζει την τακτική του αγώνα της. Επίσης, πρέπει να είναι ικανή να επικοινωνήσει οτιδήποτε χαλάσει πάνω στο σκάφος, από τα πανιά μέχρι τα πιο περίπλοκα μηχανικά και ηλεκτρονικά εξαρτήματα. Φυσικά συμβουλές μπορεί να δεχθεί από την ομάδα υποστήριξης, αλλά εκτός από τη γνώση, μεγάλο ρόλο παίζει και η δεξιοτεχνία. Ο μοναχικός περιήλος, ειδικά όταν γίνεται με στόχο το ρεκόρ, είναι η υπέρτατη δοκιμασία για τους ιστιοπλόους και η ικανοποίηση που λαμβάνει κάποιος όταν επιτυγχάνει κάτι τέτοιο είναι απαρύμμηλη.

Μονόγαστρο ή Πολύγαστρο

Η επιλογή του σκάφους για ένα τέτοιο εγχείρημα είναι μία δύσκολη απόφαση. Τα πολύγαστρα σκάφη (καταμαράν, τριμαράν) είναι

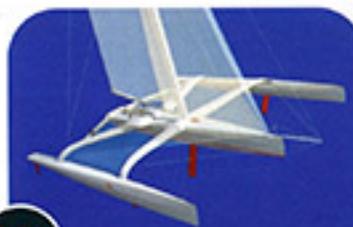
πιο σταθερά στην πλεύση και δεν χρειάζονται πολύπλοκα μηχανικά και υδραυλικά συστήματα όπως οι κινητές κορίνες και το water ballast. Είναι επίσης πιο ελαφριά και έχουν και λιγότερα ύψηλα οπότε είναι σαφώς πιο γρήγορα. Το μονόγαστρο ωστόσο είναι πιο ασφαλή με την έννοια ότι δύσκολα αναποδογυρίζουν και αν ακόμα συμβεί αυτό επανέρχονται μόνο τους. Ένα καταμαράν ή τριμαράν, αν αναποδογυρίσει δεν θα επανέλθει ποτέ και θα χρειαστεί επαίσχυντη διάσωση για την ανάκτηση του ιστιοπλόου, πράγμα που είναι αδύνατο αν συμβεί το ατύχημα στη μέση του ωκεανού...

Καταμαράν ή Τριμαράν

Τα χαρακτηριστικά σταθερότητας ενός τριμαράν είναι καλύτερα από το καταμαράν, ειδικά στην περίπτωση που δεν υπάρχει πλήρωμα. Το καταμαράν για να επιτύχει τη μέγιστη απόδοσή του πρέπει να ταξιδεύει με τον ένα πλωτήρα εκτός νερού, για να μειώνει τις τριβές. Το να κρατήσεις ένα τόσο μεγάλο σκάφος σε αυτή την κατάσταση για πολύ ώρα μοιάζει αδύνατο, πόσο μάλλον αν υπάρχει μόνο ένας άνθρωπος επάνω και πρέπει να ταξιδεύει σε όλη τη Γη. Το τριμαράν από την άλλη ταξιδεύει όπως τα μονόγαστρα, πατώντας πάντα στο νερό και με τους δύο πλωτήρες, χωρίς να θυσιάζει την απόδοση.



...εκτός από καλή ιστιοπλόος και τιμονιέρισσα, πρέπει να είναι και καλή μετεωρολόγος, ώστε να διαβάζει τα σημάδια του καιρού...



Τεχνικά Χαρακτηριστικά

- Όνομα: B&Q
- Επίπλοιο: 8.3 τόνοι
- Μήκος: 22.9 m
- Πλάτος: 16.2 m
- Ύψος άλμπουρου: 30.6 m
- Εξάρια: 253.2 m
- Επιφάνεια στο βασικό σκάφος: 143.9 m²
- Επιφάνεια εντός: 37.29 m²
- Επιφάνεια στους πλωτήρες: 151.48 m²
- Επιφάνεια εντός: 35.78 m²
- Συνολική επιφάνεια: 419.79 m²

Επιδιοριστές: Nigel Irens/Benoit Cabaret (Nigel Irens Design)
 Νουνιγγιά: Boatspeed, Αυστραλία
 Project management: Offshore Challenges

Για την κατασκευή του τριμαράν των 75 ποδών, χρειάστηκε να δουλέψουν άνθρωποι σε έξι χώρες.

Αυστραλία: Κατασκευή της γόστρας, των πλωτήρων, των οργάνων και του εξοπλισμού

Νέα Ζηλανδία: Κατασκευή άλμπουρου και εξάριας

Μεγάλη Βρετανία: Κατασκευή ημιαλίων και εσωτερικών χωρισμάτων

Ηνωμένες Πολιτείες: Κατασκευή βασικών πανών

Γαλλία: Κατασκευή πανών 30L

Ιταλία: Κατασκευή λοιπού εξοπλισμού





*Κοιτημένος με την μπάλα;
Κοιτημένος με τα κέρδη!*



ΟΠΑΠ

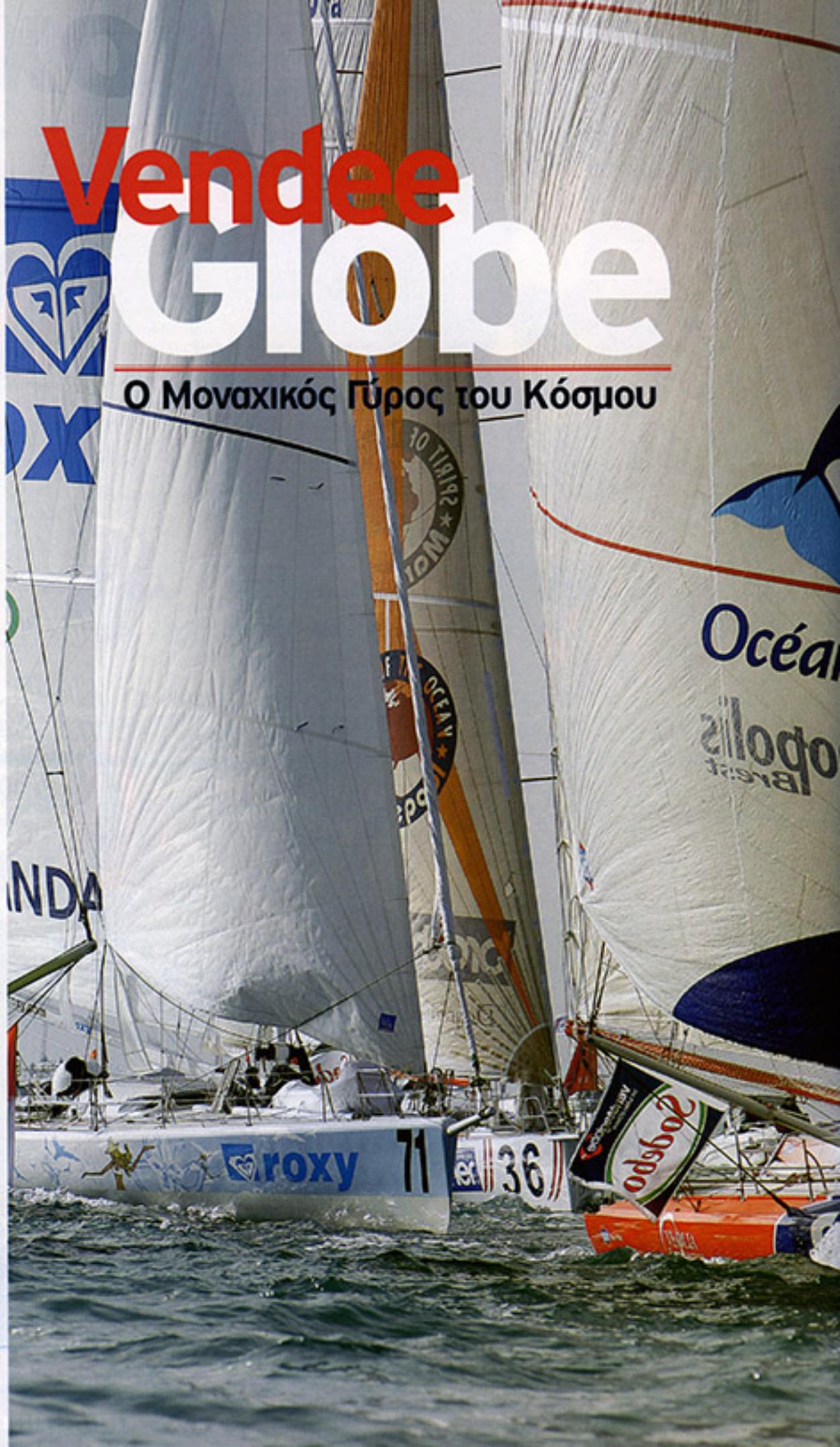
ΜΕΓΑΣ ΧΟΡΗΓΟΣ ΤΗΣ Ε.Π.Ο. 2002-2007



Παίξε μπάλα!

Vendee Globe

Ο Μοναχικός Γύρος του Κόσμου



ΟΙΣΕΝ





Οι αγώνες γύρω από τον κόσμο σήμερα είναι πολλοί, όμως το Vendee Globe είναι ο σκληρότερος περίπλους, αφού δεν περιλαμβάνει καμία στάση και απαγορεύει την εξωτερική βοήθεια. Ο αγώνας γίνεται κάθε τέσσερα περίπου χρόνια και εφέτος ξεκίνησε στις αρχές Νοεμβρίου.

Η Ιστορία

Ο πρώτος ναυτικός που έκανε το γύρο του κόσμου μόνος ήταν ο Joshua Slocum το 1895 με το ισσοφόρο Spray, ένα sloop μόλις 37 ποδών. Ο Slocum ήταν Καναδός αλιθό ζούσε στη Βοστώνη. Χρειάστηκε 3 ολόκληρα χρόνια και 46,000 ναυτικά μίλια με ένα σκάφος που είχε σχεδιάσει και κατασκευάσει ο ίδιος για να φτάσει επιτέλους στο Newport του Rhode Island, έχοντας περάσει το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας και το Cape Horn, συμπληρώνοντας έτσι τον πρώτο μοναχικό γύρο του κόσμου. Πέρασαν αρκετά χρόνια μέχρι που το 1930 ο Alain Gerbault κατόρθωσε να επαναλάβει το κατόρθωμα του Slocum με ένα σκάφος 12 μέτρων ονόματι "Firecrest". Το εγχείρημα διάρκεσε 6 χρόνια. Το 1966 ο Βρετανός Sir Francis Chichester με το σκάφος "Gipsy Moth II", παρόλο που ήταν ανάπηρος έκανε μόνος του το γύρο του κόσμου σε 226 ημέρες με μία μόνο στάση στο Σίδνεϊ. Το κατόρθωμα του Chichester ενέπνευσε τους εκδότες της εφημερίδας Sunday Times να στήσουν έναν αγώνα τον οποίο ονόμασαν "Χρυσή Σφαίρα" (The Golden Globe). Ο αγώνας ήταν ενός ατόμου, χωρίς στάσεις, γύρω από τον κόσμο διαμέσου των τριών ακρωτηρίων. Όλοι οι επίδοξοι και ταξιδιώτες θαλασσοπόροι της εποχής ανταποκρίθηκαν στην πρόκληση και δήλωσαν συμμετοχή με σκάφη από 9 έως 13 μέτρα. Το τέλος της χρονιάς βρήκε όμως πέντε από αυτούς να έχουν ήδη εγκαταλείψει τον αγώνα. Στις 6 Απριλίου του 1969 ο Sir Robin Knox-Johnston με το σκάφος "Suhaili" έφτασε στο Falmouth μετά από 313 ημέρες στη θάλασσα διανύοντας 30,123 ναυτικά μίλια με μέση ταχύτητα 3,6 κόμβους. Ο δε Bernard Moitessier ο οποίος προηγούνταν συνεχώς, δεν πήγε στο σημείο τερματισμού παρά πρόετρε να συνεχίσει το ταξίδι του

προς την Αιθή, ξαναπερνώντας το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας, αποδεικνύοντας πως δεν τον ενδιέφερε η νίκη καθεαυτή, αλλά η επίτευξη του στόχου. Έτσι ξεκίνησαν όλα.

Η Εξέλιξη

Το τελευταίο briefing πριν την εκκίνηση του αγώνα, για τους 20 μοναχικούς ισσοπλόους, έγινε στις 9 το πρωί το Σάββατο 6 Νοεμβρίου, με την παρουσία όλων των συντελεστών της διοργάνωσης. Ακριβώς στις 12:02 της επομένης, τα 20 σκάφη ξεκίνησαν την 5η κατά σειρά διοργάνωση Vendeee Globe, από τη Γαλλική πόλη Les Sables d'Olonne. Με μουντό καιρό και ελάχιστο αέρα ο στόλος ανοίχτηκε στον Ατλαντικό, ελπίζοντας να επηρεάσει σε 3 μήνες.

Τα σκάφη έχουν να διανύσουν 23,680 ναυτικά μίλια. Το σκάφος που κέρδισε την προηγούμενη διοργάνωση, το PRB, αυτή τη φορά έχει στο τιμόνι του τον Βινσέν Φρού, ο οποίος έκανε μία ωραία εκκίνηση, άνοιξε πρώτος τα πανιά για πληροδρομία, πήρε τον αέρα κι έφυγε. Πίσω του ο Αμερικανός Μπρους Σουάμπ με το Ocean Planet, και παραπίσω ο Νορβηγός Γουόβερ με το Temenos. Ακολουθούσε το Βρετανικό Hugo Boss (Άλεξ Τόμσον) και Hellomoto (Κόνραντ Χάμφρεϊς) στην έκτη και έβδομη θέση, ο Αυστραλός Νικ Μολόνεϊ με το Skandia όγδοος, Ο Βρετανός πολύπειρος Μάικ Γκόλντνιγκ με το Ecover ξεκίνησε μόλις στη 16η θέση και ο Αυστριακός Νόρμπερτ Σνέιτλατσικ με το Brother στη 18η. Στο πρώτο σημείο στροφής, το Virbac-Paprec τέθηκε επικεφαλής, ενώ το PRB πολέμησε και ξαναπέρασε την πρώτη στο δεύτερο σημείο στροφής. Το να πιέσει κανείς από τόσο μακριά να πάρει πρώτη είναι τελείως ανώφελο και το μόνο που μπορεί να προκαλέσει είναι ζημιές ή πρόωπη κόπωση.

Η επόμενη μέρα βρήκε τα σκάφη στο Βισκαϊκό να

ταξιδεύουν με 9-14 κόμβους ενώ ο αέρας έφτανε μόλις τους 20 κόμβους. Ο Βινσέν Φρού με το PRB μεγάλωσε τη διαφορά του με τους υπόλοιπους. Δύο μέρες μετά την εκκίνηση και ο στόλος έχει φτάσει στο Πράσινο Ακρωτήριο. Ο Ζαν Λε Κομ με το Bonduelle βρίσκεται επικεφαλής. Υπολείπονται ακόμα λιγότερα από 400 μίλια μέχρι να μπουν στη ζώνη των νησιών. Τα σκάφη έχουν σχεδιαστεί με ιδιαίτερη βαρύτητα στην ικανότητα να ταξιδεύουν με ελάχιστο αέρα. Στις 17 Νοεμβρίου και τα πρώτα σκάφη άρχισαν να διαπιστώνουν την οδυνηρή κατάσταση της ζώνης των ισσημερινών νησιών (doldrums). Η ένταση του ανέμου πέφτει δραματικά και καθούνται οι κυβερνήτες να επιδιώξουν τις ανσυχίες τους, αλλά και τα σκάφη να αποδείξουν την μοναδική υδροδυναμική τους σχεδίαση. Ο στόλος συγκεντρώθηκε σε μία περιοχή 30 μιλίων και αν και οι τελευταίοι πρόλαβαν τους προπορευόμενους, η μικρή απόσταση που τους χωρίζει χρειάζεται ώρες ολόκληρες για να καλυφθεί. Δύο ημέρες μετά, την Παρασκευή, ο αέρας άρχισε πάλι να φυσάει τα πανιά. Τα σκάφη άρχισαν να τρέχουν και πάλι. Για οκτώ συνεχείς ημέρες μπροστά ο Ζαν Λε Κομ με το Bonduelle και συνεχώς αυξάνει την απόσταση από τους άλλους. Τα δύσκολα όμως αρχίζουν με τη νέα εβδομάδα, από 22 Νοεμβρίου. Είναι η ώρα των αποφάσεων τακτικής και της επιχειρησιακής ετοιμότητας. Από τότε που τα σκάφη πέρασαν τον Ισημερινό, δεν υπήρχε πολλή δουλειά ούτε ιδιαίτερες ανσυχίες. Τρίτη 30 Νοεμβρίου και τα πρώτα σκάφη περνούν το ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Ανάμεσα σε χαμηλά βαρομετρικά, χαώδη κύματα, κρύο, βροχή και βαρύ, μουντό καιρό, τα σκάφη έχουν να αντιμετωπίσουν επιπλέον εντάσεις ανέμου που φτάνουν τα 8 μποφόρ. Ο Κόνραντ Χάμφρεϊς με το Hellomoto κατά-



...ο ερχομός του νέου έτους βρήκε το στόλο στο Νότιο Παγωμένο Ωκεανό, αλλά ήδη οι πρώτοι τρεις ανυπομονούν να γυρίσουν και να αρχίσουν να ανεβαίνουν τον Ατλαντικό...

”



φέρει κάτι πρωτοφανές και απίστευτο. Αντικατέστησε τελικά το σπασμένο τιμόνι του σκάφους του, χρησιμοποιώντας τις δύο άγκυρες και αλυσίδες σαν αντίβαρο. Η επανοποθέτηση του τιμονιού ήταν μία πολύ λεπτή διαδικασία, αφού για να ταξιδέψει το τιμόνι δεν πρέπει να κινηθεί ούτε χιλιοστό. Ευτυχώς όμως τα κατάφερε με επιμονή και πείσμα και με τη βοήθεια της ομάδας του από τη στεριά που ήταν σε συνεχή επικοινωνία. Την ίδια μέρα συνέχισε τις επισκευές στο μαντάρι του τζόννακερ ενώ ανέβηκε και στο όλημπουρ για να ελέγξει τις ενώσεις της εξάρτησης.

Δύο ημέρες μετά, θυελλώδεις άνεμοι και κολλοσιμια κύματα συνόλησαν τους επικρατήεις του στόλου. Ο Ριού κατάφερε να παραμείνει πρώτος αθλά με μόλις 50 μίλια διαφορά από το δεύτερο, τον Λε Καμ. Οι μονοσμένιοι άνεμοι χτυπούσαν βίαια το σκάφη που, παρά την επιβλητικότητά τους, έμοιαζαν ανίσχυρα να αντισταθούν στη βούληση της φύσης. Οι άνεμοι ξεπερνούσαν τους 55 κόμβους ενώ τα σκάφη δεν ταξίδεψαν με λιγότερο από 14 κόμβους. Ο Νότιος Παγωμένος Ωκεανός έδειχνε το αληθινό πρόσωπό του.

Μετά από 38 ημέρες στη θάλασσα, ο στόλος του Vendée Globe βρίσκεται απλωμένος σε όλο το μήκος του Ινδικού Ωκεανού. Πάνω από 3.600 ναυτικά μίλια χωρίζουν τον πρώτο, Βινσέντ Ριού με το PRB, από τον επόμενο τελευταίο, τον Κόνραντ Χάμφρεϊς με το Hellomoto. Αυτό σε ότι αφορά το γεωγραφικό μήκος. Αθλά και στο γεωγραφικό πλάτος οι διαφορές είναι μεγάλες. Πορτογάνα από 800 ναυτικά μίλια χωρίζουν το Λε Καμ με το Bonduelle, από τον Μπρους Σουόμ με το Ocean Planet. Ο πρώτος βρίσκεται στις 51 μοίρες νότια, ενώ ο δεύτερος στις 38. Πορτομαρές Χριστουγέννων και ο στόλος μπαίνει στο «ναρκοπέδιο» των παγόβουνων. Στο μεταξύ ο Λεκάμ πέρασε μπροστά από τον Ριού κι έτσι έχει αυτός τώρα το δύσκολο έργο να προηγηθεί και να ειδοποιεί τους υπόλοιπους για τους κινδύνους που σιμνάζει.

Στο μεταξύ, η ζώνη των παγόβουνων απειλεί ακόμα το πρώτο μέλημα όλων των ιστιοηλόων. Ο Σεμπαστιέν Ζοζέ με το VMI έπαθε ζημιά χτυπώντας ένα παγόβουνο την προηγούμενη ημέρα. Τα Χριστούγεννα για τους ουραγούς του στόλου ήταν κάθε όλη παρά ζεστά και χαρούμενα, με τη θύελλα να φτάνει τους 60 κόμβους, το κύμα και τα παγόβουνα να απειλούν κάθε ώρα τους μοναχικούς ιστιοηλόους. Τελευταία μέρα του έτους και 58 ημέρες από την εκκίνηση και ο πρώτος του στόλου έχει λιγότερο από 9.000 ναυτικά μίλια να διανύσει μέχρι τον τερματισμό. Ο ερχομός του νέου έτους βρήκε το στόλο στο Νότιο Παγωμένο Ωκεανό, αθλά ήδη οι πρώτοι τρεις συμπομοιών να γυρίζουν και να αρχίζουν να ανεβαίνουν τον Ατλαντικό.

Στις 4 Ιανουαρίου ο Μάικ Γκόλντνιγκ περνά από το Κέηπ Χορν, και βρίσκεται πλέον στη πρώτη τριάδα

που ταξιδεύει αποκομμένη από τον υπόλοιπο στόλο. Οι τρεις πρώτοι, Λεκάμ, Ριού και Γκόλντνιγκ βρίσκονται σε απόσταση εντός 100 μιλίων, μικρή διαφορά για τόσο μεγάλο αγώνα, διαφορά άλλωστε που αντρείπεται μέσα σε μία ημέρα. Μετά από 66 ημέρες αγώνα και περισσότερα από 18.000 ναυτικά μίλια ο Βρετανός Μάικ Γκόλντνιγκ με το Escover ποθαίνει τρεις φορές συνεχόμενα την ίδια οβαρία: σπάει το μαντάρι της μάλιστα, γεγονός που δεν του επιτρέπει να περάσει πρώτος.

Ο Ιανουάριος έφτασε στην 20ή του μέρα και η πρώτη τριάδα βρέθηκε πάλι στη ζώνη των ννεμικών. Τυχερότερος ο Βινσέντ Ριού που βρίσκεται πρώτος και κατάφερε να περάσει τη δύσκολη περιοχή μέσα σε δέκα μόνο ώρες. Πίσω του, ο Λε Καμ και ο Γκόλντνιγκ προσπαθούν να κερδίσουν μέτρα.

Μόλις 300 μίλια νότια από το Πράσινο Ακρωτήριο, ο Βινσέντ Ριού, επικρατήεις στο στόλο, πέρασε τη ζώνη των ννεμικών σχεδόν ανέδυνα. Πίσω του ο Λε Καμ και 40 μίλια πιο πίσω ο Γκόλντνιγκ. Μετά τη ζώνη των ννεμικών ακολουθεί ένα σκέλος με όρσα. Οι υπόλοιποι του στόλου έχουν περάσει το Ακρωτήριο Χορν και βρίσκονται στο μένος του καιρού. Τελευταίες ημέρες πριν τον τερματισμό και στο στόλο τίποτα δεν αθλάζει δραματικά. Στο Les Sables d'Olonne όμως που θα τερματιστεί ο αγώνας, το Γαλλικό καλοκαιρινό θέατρο που πέφτει σε χειμερία νόρη το χειμώνα, σφύζει από ζωή. Πλήθος κόσμου και ΜΜΕ ετοιμάζονται να υποδεχτούν το στόλο.

Στις 22:49:55 GMT την Τετάρτη 2 Φεβρουαρίου 2005 το 60όρι μονόσκαφο σκάφος PRB του Βινσέντ Ριού πέρασε πρώτο τη γραμμή τερματισμού του Vendée Globe 2004. Με τη νίκη του αυτή ο Ριού βελτώνει το χρόνο του Michel Desjoyeaux, που, πάλι με το ίδιο σκάφος, το PRB, κέρδισε τον αγώνα του 2000/01, έχοντας κάνει χρόνο 93 ημέρες 03 ώρες 57 λεπτά και 32 δεύτερα.



Η ταυτότητα του αγώνα:

Εκκίνηση και τερματισμός: Les Sables d'Olonne (Γαλλία)

Σύνολο ναυτικών μιλίων: 23680

Ημερομηνία και ώρα εκκίνησης:

Κυριακή 7 Νοεμβρίου, 12:02 GMT

Ημερ/νία και ώρα τερματισμού του

του: Τετάρτη 2 Φεβρουαρίου, στις 22:

49:55 (ώρα GMT)

Κυβερνήτης / Σκάφος: Βινσέντ Ριού

(Vincent Riou) με το μονόσκαφο PRB

Διάρκεια αγώνα: 87 ημέρες 10 ώρες

47 λεπτά 55 δεύτερα

Ιστοί/λεπτομ. Βελτόωση του ρεκόρ

κατά 5 ημέρες 17 ώρες 09 λεπτά και

37 δεύτερα

ΟΙΣΘΝΗ



Φυλακιστής: Rolex / Carlo Borlenghi,
Kurt Arnig, Daniel Forster

Rolex Middle Sea Race | Αγώνας Μάητας

Ελληνικός Θρίαμβος...

Ο αγώνας της Μάητας τα τελευταία χρόνια έχει αναβιώσει από τις στάχτες του και κάθε χρόνο κερδίζει το ενδιαφέρον όλο και περισσότερων ιστιοπλόων.

Ευκαιρία και για τους Έλληνες να τρέξουν σε ένα μεγάλο πραγματικό αγώνα ανοικτής θαλάσσης εκτός συνόρων.





Στον αγώνα αυτό έχουν συμμετάσχει κατά καιρούς διάσημοι ιστιοπλόοι όπως ο Τεντ Τέρνερ, ο Έρικ Τομπάρλι, ο Τζίνο Ρίτσι, ο Χέρμπερτ Φον Κάρραγιον, ο Σερ Φράνσις Τσίτσαστερ και άλλοι. Το μεγαλύτερο νησί της Μάλτας απέχει από τον Πλαταίο περίπου 520 μίλια και βρίσκεται κάτω από τη Σικελία, πραγματικά στη μέση της Μεσογείου. Είναι αρκετά γραφικό ενώ τα σημάδια των Βρετανών οποίων είναι εμφανή. Οργανωτής του αγώνα είναι το Royal Malta Yacht Club, του οποίου η ιστορία ξεκινάει το 1835. Ωστόσο το 1896, μία ομάδα ερχόντων κατοίκων του νησιού αγόρασε ένα σκάφος κλίπερ 30 τόνων, το "RHODA", το οποίο αποτέλεσε τον πυρήνα του ομίλου. Καινούργια σκάφη εμφανίστηκαν, ο συναγωνισμός καλλιτερεύθηκε και έτσι κόντως άρχισαν οι πρώτοι αγώνες.

Προθέρμανση με Μικρές Ιστιοδρομίες

Πριν την εκκίνηση του μεγάλου offshore αγώνα, οι διοργανωτές δίνουν τη δυνατότητα σε όσους αγωνιζόμενους θέλουν, να συμμετάσχουν σε μικρές inshore ιστιοδρομίες, σε ένα διήμερο προθέρμανσης. Το μάζ των 90 ποδών Alfa Romeo του Νεβίλ Κράιτον έδωσε το ρυθμό στην πρεμιέρα των αγώνων του Middle Sea Race, τερματίζοντας πρώτο στην πρώτη μικρή ιστιοδρομία. Ωστόσο ο γίγαντας δεν μπόρεσε να κάνει αρκετή διαφορά από τους αντιπάλους του ώστε να κερδίσει στο διορθωμένο χρόνο. Αυτή ήταν η πρώτη από τις δύο inshore ιστιοδρομίες πριν από το μεγάλο αγώνα ανοικτής θαλάσσης του Σαββάτου 23 Οκτωβρίου. Η γραμμή εκκίνησης στήθηκε όπως πάντα, ανάμεσα στο γιοτ κίλημα της Μάλτας (Royal Malta Yacht Club), που βρίσκεται στο νησάκι Φορτ Μανουέλι, και στους προμακώνες των τεχνών της Βαλέτα.

Στην κατηγορία των μεγάλων σκαφών μάζ, ο Κίραου-νιο Ουμπέρτι με το Damiani Our Dream (πρώην Alexia), έκανε την καλύτερη εκκίνηση, βρισκοντας μόλις τον ελάχιστο αέρα που υπήρχε στην περιοχή και κάλυψε αρκετή απόσταση. Μόλις όμως τα σκάφη βγήκαν έξω από τον κόλπο το μήκος ισάδου του Alfa Romeo έπαιξε τον καθοριστικό ρόλο και πέρασε το Damiani Our Dream πριν το πρώτο σημείο στροφής. Η διοδρομιά κατευθυνόταν νότια όπου υπήρχε σημάδουρα και μετά επιστροφή νότιο στο λιμάνι στη Βαλέτα. Στις συνθήκες αυτές με το λίγο αέρα τα σκάφη δεν μπορούσαν να κρατήσουν τα μπαλόνια φουσκωμένα ενώ οι αλλαγές στη διεύθυνση του ανέμου έφταναν και τις 40 μοίρες. Για να εντοπίσουν τις αλλαγές αυτές μέσα στον αγωνιστικό χώρο, τα περισσότερα αγωνιστικά σκάφη ανέβασαν κάποιο μέλος του πληρώματος στο άημιουρο. Οι αγωνιζόμενοι της δεύτερης inshore ιστιοδρομίας για άλλη μια φορά ταλαιπωρήθηκαν από την όπνια και τον ασυνήθιστο ζεστό καιρό που έφτανε τους 30 βαθμούς Κελσίου. Με ανέμους εντάσεως 5 κόμβων τα σκάφη μπόρεσαν τουλάχιστον να εκκινήσουν. Δύο λεπτά πριν την εκκίνηση ο Βάσκο Βασκότο, ο Ιταλός tactician που τρέχει με το Damiani Our Dream, προσπάθησε να πετάξει το Alfa Romeo εκτός γραμμής.

Το Alfa Romeo όμως κατόφερε τελικά να κρατηθεί και έκανε μόλις και πολύ ωραία εκκίνηση, περικώ-

ντας το σκάφη της ομάδας Β που είχαν εκκινήσει 10 λεπτά νωρίτερα, πριν το πρώτο σημείο στροφής. Το Κροατικό σκάφος Stribor του Αντρέα Νικολάιερ έφτασε στο σημείο στροφής την ίδια ώρα, που ήταν το πρώτο σκάφος στην ομάδα Β. Το επόμενο μάζ που πέρασε ήταν το Black Dragon ακολουθούμενο από το Alfa Romeo δύο λεπτά πίσω. Την επόμενη ημέρα το σκάφη ταξίδεψαν βορειοδυτικά, μέχρι το νησάκι Κομίνο, που ήταν το σημείο στροφής. Παρά το καιρός φαινόταν σταθερός αν και ήλιος, ο κυβερνήτης του σκαφους Black Dragon, είδε πως κοντά στη στεριά ο αέρας κρατούσε καλύτερα, ενώ το ρεύμα υπολόγισε πως θα είναι λιγότερο. Ο άνεμος κυμαινόταν μεταξύ 5-8 κόμβων, συνθήκες που περισσότερο ωφελούσαν το Alfa Romeo, αφού είναι πολύ μεγάλο και πολύ ελαφρύ. Ειδικά όταν ανέβηκε το Code Zero (μπαλόνι-νοτζένσο), το σκάφος έκανε μεγάλη διαφορά. Παρά τους ασθενείς ανέμους, για να κρατηθεί το μεγάλο πηλί το σκάφος έπρεπε να χρησιμοποιήσει το water ballast.

50 Σκάφη στη Γραμμή του 25ου Rolex Middle Sea Race

Είναι ο μεγαλύτερος offshore αγώνας στην κεντρική Μεσόγειο, το Rolex Middle Sea Race ξεκινάει από το ιστορικό λιμάνι του Μαρσασμέτ στις 11:00 τοπική ώρα το Σάββατο 23 Οκτωβρίου, με συμμετοχές που έφταναν τις 50. Τα περισσότερα σκάφη ήταν από τη Μάλτα και την Ιταλία, υπήρχαν όμως και σκάφη που ήρθαν από τη Βρετανία, τις ΗΠΑ, την Ολλανδία, τη Σουηδία, την Τσεχία, τη Νέα Ζηλανδία, την Κροατία και φυσικά την Ελλάδα. Εφέτος ήταν ο 25ος αγώνας Middle Sea Race ο οποίος διοργανώνεται από το 1968. Αρχικά ο αγώνας ξεκινάει σαν η Μεσογειακή απόκλιση στο Fastnet των Βρετανών και το Σίδνεϊ-Χόμπορντ στην Ωκεανία. Έχοντας να διανύσουν 607 ναυτικά μίλια, τα σκάφη ξεκινούν από τη Βαλέτα, κατευθύνονται προς τη Σικελία, παραπλέουν την ανατολική ακτή, κάτω από το ηφαίστειο Αίτνα, με ύψος 3,350 μέτρα, για να μπουν στο στενό της Μεσοίνας. Εκεί είναι και το δυσκολότερο σημείο όσον αφορά στην τακτική. Ανάμεσα στη βορειοανατολική ακτή της Σικελίας και το "πόδι" της Ιταλίας, το πηλίτος του στενού φτάνει από τα 10 μίλια με βάθος 1,000 μέτρα, στα 2 μίλια και 100 μέτρα βάθος. Το ισχυρό ρεύμα μπορεί να βοηθήσει ένα σκάφος να περάσει ή στην αντίθετη περίπτωση να μην το αφήσει να προχωρήσει ούτε μέτρο. Τα σκάφη μετά περνούν το νησάκι Στρόμοπολι, στο υπάρχει και άλλο ηφαίστειο, πριν γυρίσουν δυτικά για να αφήσουν τη Σικελία στα αριστερά. Η πορεία κατόπιν είναι νότια, αφήνοντας το νησί Παντελιέριο και Λαμπεδούσα στα αριστερά, ενώ στο τελευταίο σκέλος το σκάφη επιστρέφουν ξανά στη Βαλέτα. Το Alfa Romeo είναι το φαβορί για την «κανονιά», δηλαδή να τερματίσει πρώτο, ενώ θα προσπαθήσει να καταρρίψει και το ρεκόρ του αγώνα που είναι 64 ώρες, 49 λεπτά και 57 δευτερόλεπτα και το κατέχει ο Μπομπ Μακνίλι με το Zephyrus IV από το 2000. Με πλήρωμα 21 άτομα, οι περισσότεροι επαγγελματίες ιστιοπλόοι, αριθμούν ανάμεσά τους τον Αυστραλό ιστορικό Μάικ Κόξον τον κυβερνήτη του Volvo Ocean Race, Νιλ Μακντόναλντ, ενώ υπεύθυνος για τη ναυτιλία θα είναι ο θρύλος του America's Cup, Γκραντ Σίμπερ από το Team Alinghi. Για να καταρριφθεί το ρεκόρ, θα πρέπει ο πρώτος να τερματίσει την Τρίτη 26 Οκτωβρίου το πρωί, ενώ το τελευταίο σκάφος έχει όριο τερματισμού το Σάββατο 30 Οκτωβρίου το πρωί.

Οι Έλληνες που Κατέκτησαν Τη Μάλτα

Με την οχυρωμένη πόλη της Βαλέτα από τη μια και το νησάκι Φορτ Μανουέλι από την άλλη, τα 51 σκάφη που συμμετέχουν στο Rolex Middle Sea Race ξεκίνησαν το μεγάλο αγώνα με ένα ελαφρύ αεράκι βορειοανατολικών διευθύνσεων που τα βοήθησε να βγουν από τον κόλπο του Μαρσασμέτ το πρωί της εκκίνησης.

Πρώτα ξεκίνησε η ομάδα Β με τα μικρότερα και πιο αργά σκάφη.

Δέκα λεπτά αργότερα το μεγάλο σκάφη της ομάδας Α ξεκίνησαν και ο ενθουσιασμός ήταν τόσο που αρκετοί έκαναν πρόωχη εκκίνηση. Ανάμεσά τους και αρκετά από τα φαβορί, το J/145 Jazz, το Silk 2, το Ιταλικό Open 40 Isigo και το Brave του Γιώργου Βασιλόπουλου, το ένα από τα δύο Ελληνικά Farr 52 που παίρνει μέρος στο Rolex Middle Sea Race για πρώτη φορά. Το άλλο Ελληνικό σκάφος, το Optimum 3 του Νίκου Λάζου και Περίκη Λιβή, που



...στον αγώνα αυτό έχουν συμμετάσχει κατά καιρούς διάσημοι ιστιοπλόοι όπως ο Τεντ Τέρνερ, ο Ερίκ Ταμπαρλί, ο Τζίνιο Ρίτσι, ο Χέρμπερτ Φον Κάραγιαν, ο Σερ Φράνσις Τσίτσεστερ και άλλοι...

κέρδισε και το φετινό Ρόλλυ Αργαίου, πήρε πολύ καλή εκκίνηση και διατήρησε την προπορεία αυτή μέχρι που τα σκάφη απομακρύνθηκαν. Στο Optimum τακτικά κάνει ο Βραζιλιάνος Έντι Γουόρντον Όουεν, ενώ τα πλήρωμα και των δύο σκαφών μας είναι Έλληνες και μάλιστα όλοι επαγγελματίες ιστιοπλόοι.

Μετά το σημείο στροφής στο Σεντ Πολίτ Μπιά το σκάφη έστρεψαν αριστερά. Το σκέλος αυτό ήταν αργό, με τον αέρα να πέφτει συνεχώς μέχρι που έφτασε το μηδέν. Τελικά το Alfa Romeo, με το δυνατό όπιλο που λέγεται Code Zero, πέρασε όλα τα υπόλοιπα σκάφη και τον άμεσο ανταγωνιστή του, Damiani Our Dream, που αν και ξεκίνησε καλά, κόλλησε κοντά στις σειρές. Σχεδόν μία ώρα μετά την εκκίνηση το Optimum 3 των Λόζου-Λιβά, ήταν επικρατής, ενώ πίσω του αγωνιζόταν το Alfa Romeo, το Black Dragon και το Damiani να το πέρασουν, σκάφη σχεδόν διπλάσια σε ίσαλο και σε ισχύ. Οι βετεράνοι και επαγγελματίες ιστιοπλόοι από όλο τον κόσμο είχαν την ευκαιρία, έστω και για μία ώρα, να θυμώσουν τις άμορφες γραμμές της πρόμακας του Farr 52. Να θυμηθούμε ότι πέτυχε, πρώτη φορά που το Optimum 3 πήγε στον αγώνα και πρώτη φορά που συμμετείχε σε τόσο μεγάλο αγώνα, θα κέρδιζε αν δεν είχε την στυχία να σπασεί ο γκάς του σπινκάρδελου και να χάσει πολύτιμο χρόνο. Στην ομάδα Β των σκαφών, επικρατής ήταν το Ιταλικό X-442 Oxidiana του Κριστιάνο Λομπάρτο ακολουθούμενο από το J/109 Fremito d'Arja και το Beneteau 40.7

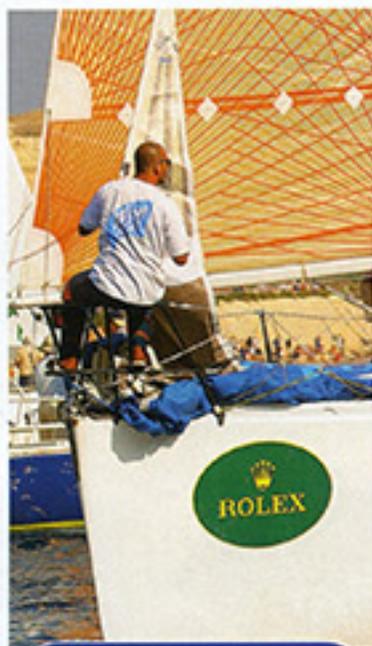
Squalo Bianco. Από το σημείο στροφής στο Σεντ Πολίτ τα σκάφη πέρασαν απέναντι στο ναυοσταθολικό άκρο της Σκελιός για να συνεχίσουν παραπλήρως την ανατολική πλευρά της. Το πέρασμα ανάμεσα σε Μόλιτα και Σκελιό έχει πλάτος 53 μίλια και διέρχεται αρκετά.

Στη Μεγάλη Σκακιέρα

Μετά από 24 ώρες αγωνίας χωρίς καθόλου αέρα, τα πρώτα σκάφη του στόλου επιτέλους είδαν το πανά τους να φουσκώνουν και να παίρνουν το δρόμο τους προς το Παλιέρμο και το βορειοδυτικό άκρο της Σκελιός. Τα τρία μόλις πέρασαν το στενό της Μεσαίας ακολουθούμενα στενά από το μικρότερο αήλητ επιμονο Ελληνικό Optimum 3 που δεν έβλεπε να τα σφάσει στην παύση τους. Λίγο παρα πίσω βρισκόταν και το Brave, σε αναμονή της αλλαγής του καιρού. Το απόγευμα της ίδιας μέρας τα σκάφη παρέμειναν σταματημένα κάνοντας δεξιά στον Αίοιλο, ή τον όποιο αντίστοιχο αρμόδιο από το Ρωμικό Πάνθεο. Πάνω στο άλμπουργο ανεβασμένοι οι Βενιαμίν των πληρωμάτων να αγωνιζόταν το πέλαγος αναζήτησης μια ρεφίλα που θα τους πάει μέχρι το Στρόμολι. Επικρατής το Alfa Romeo του Νεοζηλανδού Νεβίλ Κρόιτον έφτασε πρώτο στο Στρόμολι με το Damiani Our Dream και το Black Dragon 20 ήλετά πίσω του. Όσοι γύριζαν πίσω τους, έβλεπαν το Optimum 3, το πιο σχετικά θέαμα για τα μεγάλα και πανάκριβα σκάφη.

Η Μεγάλη Αλλαγή

Την Τετάρτη 27 Οκτωβρίου μετά από μέρες άνοιξης, η Μεσόγειος δυτικά της Μόλιτας έδειξε το βίαιο πρόσωπό της, θυμίζοντας βιβλικές σκηνές. Ένα μεγάλο καταγιοδοφόρο σύννεφο έφερε ανέμους που ξεπερνούσαν τους 50 κόμβους (10 με 11 μποφόρ), με χαλάζι και αστραπές, με αποτέλεσμα να διαλύσει το στόλο. Σε χαρότερη θέση βρέθηκε το Alfa Romeo των Νεοζηλανδών, το οποίο έπληξε με το ελλοπού μπαζόνι μέσα στη νύκτα. Ο άνεμος ήταν στους 12 κόμβους και το πλήρωμα είχε ήδη πάρει μούδα στην τέρσασα μούστρα, όταν οι πρώτες ριπές της τόντρας των 30 κόμβων έκαναν την εμφάνισή τους. Έξι άτομα προσπαθούσαν να μαινάρουν το πανί, ενώ πάνω στο ντεκ επικρατούσε πανικός. Δύο ώρες μετά και το πρόγραμμα χειροτέρεψαν. Το σκάφος ταξίδευε με ταχύτητα 8 κόμβων όταν ο άνεμος ανέβηκε στα 58 μίλια την ώρα εφηνικά. Το σκάφος πήλγησε πριν προλάβει κανένας να αντιδράσει. Το άλμπουργο βρέθηκε στο νερό και το σκάφος σερνόταν, σίκανο να επονέληθε. Χρειάστηκαν 15 ολόκληρα ήλετά για να σταθεί και πόλι όρθιο και ακόμα τρεις ώρες μέχρι το πλήρωμα να το συμμαζέψει κάπως και να μπορέσει να συνεχίσει το ταξίδι του. Η απομίσηση της εφηνικής καταγίδας, περιελάμβανε μία καταστραμμένη μούστρα αξίας 150,000 δολαρίων και δύο μπαζόνια αξίας 200,000 δολαρίων. Στο μεταξύ το Ελληνικό Optimum 3 του Νίκου Λόζου και Περικλή Λιβά, που είχε το καλύτερο κέρδισε το Ρόλλυ Αργαίου με ανέμους ισχυρές εντάσεις,



01

02

03

04

05

01/Το σκάφος DAMIANI OUR DREAM, με νέο όνομα, ήταν από τα φαβορί. **02/**Το Ελληνικό σκάφος OPTIMUM στον γραφικό κόλπο της Βολέτας. **03/**Το Ελληνικό σκάφος BRAVE με φόντο τον φάρο του νησιού Στρόμπολη. **04/**Το πλήρωμα του BRAVE σε αναμνηστική φωτογραφία. **05/**Το σκάφος OPTIMUM στην εκκίνηση, με λειψοφάρα.

επέδειξε και την εμπειρία και την ψυχραιμία που χρειάζονται για να συνεχίσει τον αγώνα του. Πράγματι, το σκάφος τερμάτισε την Τετάρτη στις 16.25.01 ακριβώς, μεταξύ των πρώτων και με σημαντικό προβάδισμα έναντι των αντιπάλων του. Το δε Brave πέρασε μέσα από την κακοκαιρία με διαφορά φάσης, ταξιδεύοντας γρήγορα αλλά με ασφάλεια. Την ίδια ώρα, οκτώ σκάφη του αγώνα εγκατέλειπαν λόγω σοβαρών ζημιών.

Ελληνικός Θρίαμβος, Πρώτη Θέση Γενικής!

Με το στόχο να έχει ελλιμενιστεί στο νησί Μανουέλι στη Βολέα, η αγωνία μεταφέρθηκε στα αποτελέσματα του αγώνα. Τα τρία σκάφη που τερμάτισαν πρώτα κατά σειρά ήταν το Γερμανικό Black Dragon το Damiani Our Dream και το Alfa Romeo.

Κατά κοινή παραδοχή η εμφάνιση των Ελληνικών σκαφών Optimum 3 (Λόζος-Λιβός) και Brave (Βασιλόπουλος) ήταν εξαιρετική. Η σπουδαία, αν και ασυνήθιστη, παρουσία, τους έκανε όλους, αγωνιζόμενους και διοργανωτές να μιλούν με το καλύτερο λόγο, τόσο για αυτούς τους ίδιους, όσο και για την Ελλάδα. Το δε Optimum 3 με τη θουμάσια εκκίνηση, τη συνεχή προσπάθεια σε όλη τη διάρκεια του αγώνα και το θριαμβευτικό τερματισμό, κέρδισε περίπου όχι μόνο τις εντυπώσεις αλλά και τον αγώνα. Το σκάφος από την αρχή ταξίδευε με την ομάδα των "ισχυρών" σκαφών, των πολύ μεγαλύτερων και γρηγορότερων δηλαδή, που κανονικά θα έπρεπε να βρίσκονται αρκετά μπροστά τους. Αντίθετα από τα ακριβά και νεολογικά σκάφη που συνηθίζουν να τρέχουν με συνθήκες που δεν ξεπερνούν τους 20-25 κόμβους, το Optimum 3 έχοντας εμπειρία από ανοιχτά θάλασσα και

ισχυρούς ανέμους, μαϊνάρισε το μπλοκ πριν βρεθεί στην καταγίδα. Το δρομόμετρο "έγραφε" ταχύτητα 25 κόμβους την ώρα που οι άλλοι προσπαθούσαν να επιβιώσουν. Με τις αστραπές να πέφτουν η μία μετά την άλλη σε όλη την περιοχή, μία μόλιστα πολύ κοντά τους, το σκάφος ταξίδευε μόνο με το φλόκο θυελλής, ενώ το πλήρωμα βρισκόταν κρεμασμένο στα ρέλια, βοηθώντας έτσι το σκάφος να ταξιδεύει σωστά. Πρέπει να τονίσουμε πως αντίθετα με τα μεγάλα σκάφη μόλι, που είναι επανδρωμένα με κορυφαίους επαγγελματίες ιστιοπλόους, τα δύο Ελληνικά σκάφη έτρεχαν με το κανονικό πλήρωμά τους, παιδιά που αγαπούν τη θάλασσα και τρέχουν για το χόμπι τους. Χόμπι όμως που το ασκούν με σοβαρότητα και νοημοσύνη, η οποία τώρα έλαμψε και διεθνώς.

Ρεκόρ ταχύτητας έκανε το Kvaerner

Το Innovation (Volvo Ocean 60) του Πίτερ Χονς, στην Παντελέρια όπου είδε το δρομόμετρο να δείχνει 27,6 κόμβους. Το ικελινοπρό σκάφος ωστόσο είχε ξεπεράσει τα όρια του και έπαθε ζημιά με αποτέλεσμα να μην μπορέσει να διακριθεί στον αγώνα.

Έλληνες:

Ιστιοπλόοι Διεθνούς Αναγνώρισης

Η νίκη αυτή του Optimum 3 και η πολύ καλή εμφάνιση του Brave σαφώς αποδεικνύει το υψηλό επίπεδο της αγωνιστικής ιστιοπλοΐας στην Ελλάδα, αφού και οι υπόλοιπες ομάδες της χώρας μας είναι εξίσου άξιες και ικανές. Αρκεί να θυμηθούμε πως στο Ράλι Αιγαίου το καλοκαίρι που μας πέρασε, το Optimum 3 κέρδισε μόν, αλλά όχι εύκολα.

Optimum 3

Κυβερνήτης:
Περικλής Λιβός, Νίκος Λόζος

Πλήρωμα:
Κωστής Αφεντάκης, Νίκος Φούγιος, Κώστας Μακρίδης, Αλέξης Μαρούγκας, Βαγγέλης Καρράς, Πέτρος Σκούρης, Μάνος Στιβακτάκης, και προσκεκλημένους τον Κώστα Καρογεωργίου, Ρούθη Εθνόπουλο και Eddie Warden Owen

Brave

Κυβερνήτης:
Γιώργος Βασιλόπουλος

Πλήρωμα:
Σπύρος Δήμου, Διονύσης Δήμου, Θανάσης Σιούζος, Τάκης Μάνης, Μάρκελος Βιλασόπουλος, Κώστας Μάνθος, Σπύρος Σιούμπος, Δημήτρης Παποδημητρίου, Θόδωρος Πολυχρονίδης, Χρυσάνθος Παπαμιχαήλ, Σπύρος Λιάσκος, Μιχάλης Πατνιώτης, Τζώρτζης Ζεϊμπάνης, Guy Salter.



SYDNEY HOBART

Ελληνικό Σκάφος Θριαμβεύει!

Όπως συνηθίζεται τα τελευταία χρόνια, έτσι και εφέτος ο διάσημος αγώνας Σίδνεϋ-Χόμπарт έγινε με σκληρές καιρικές συνθήκες και ήταν μία δοκιμασία για σκάφη και πληρώματα. Η διοργάνωση φέτος λεγόταν Rolex Trophy και περιελάμβανε το Challenge και το offshore Σίδνεϋ -Χόμπарт.

οίσειν





Το Rolex Challenge απορρίζεται από οκτώ ιστιοδρομίες των δύο ακαφών, κατηγορίας IRC. Κάθε ακάφος θα εκπροσωπήσει μία χώρα, μία πολιτεία της Αυστραλίας ή ένα ναυτικό όμιλο. Οι ιστιοδρομίες του Rolex Challenge ξεκίνησαν την Πέμπτη, 16 Δεκεμβρίου και συνεχίστηκαν μέχρι την Κυριακή 19 Δεκεμβρίου. Η ιστιοδρομία του 60ού Rolex Sydney Hobart Yacht Race που ξεκίνησε στις 26 Δεκεμβρίου. Ο στόλος των 116 ακαφών περιείχε και 25 grand prix αγωνιστικά ακάφη τελευταίας τεχνολογίας. Τα επιβλητικά super μάξ Skandia και Konica Minolta συντάχσαν την μεταξύ τους κόντρα στους ωκεανούς, διαδικλώντας τον τίτλο του γρηγορότερου ακάφου.

Το Ελληνικό ακάφος Aera και το ολλοκίνουργιο Γερμανικό ακάφος Vineta αναμετρήθηκαν για πρώτη φορά στο νερό της Αυστραλίας. Το Aera, του διακεκριμένου ιστιοπλόου Νικόλα Λυκαοδόπουλου, έφτασε με τον διεθνή φίλη Jez Farstone και το κανονικό του πλήρωμα. Το ακάφος, Ker 55, έφτασε μόλις από την Αμερική προκειμένου να μετάσχει στον αγώνα. Το Vineta, του Felix Scheder-Bieschin έφτασε επίσης μία ημέρα πριν από το Όκλαντ. Το Vineta είναι ένα Marten 49, σχεδιασμένο από τους Αμερικανούς Reichel / Pugh. Το Aera και το Vineta είχαν ίσως τον ισχυρότερο ανταγωνισμό ανάμεσα στα ακάφη για το Rolex Trophy, δηλαδή τις inshore ιστιοδρομίες. Να θυμίσουμε ότι ο Νικόλας Λυκαοδόπουλος είχε

“
Στις 15:43:43
ακριβώς το Aera
του Νικόλα
Λυκιαρδόπουλου
τερματίζει.
Είναι ο αδιαμφι-
σβήτητος νικητής
στους διορθωμέ-
νους χρόνους
”



AERA



02	04
03	
01	

01/Το σκάφος AERA και το πλήρωμά του, νικητές, μετά τον τερματισμό. **02/**Το νέο σκάφος AERA, σχεδιασμένο από τον Jason Ker. **03/**Το SKANDIA, έχασε την κορφή του και το πλήρωμα αναγκάστηκε να το εγκαταλείψει. **04/**Το NICORETTE, παρά λίγο νικητής.

κερδίσει επόδια τον περιβόητο αγώνα του Σίδνεϋ-Χόμπερτ του 1998 με το τότε σκάφος Aera, ένα Swan που άντεξε την καταστροφική μανία του τυφώνα.

Μία Ακόμα Λοιπή Νίκη

Ο μεγάλος αγώνας των 630 μιλίων που παραμένει πιστός στη φήμη του ως ένας από τους σκληρότερους αγώνες στον κόσμο, ξεκίνησε όπως πάντα την παραμονή των Χριστουγέννων. Οι μετεωρολογικές προβλέψεις ήταν δυσάρεστες, με ανέμους που για μία ακόμη φορά θα έπνεαν με μεγάλες εντάσεις σε επικίνδυνο βαθμό. Και δυστυχώς επιβεβαιώθηκαν. Μόνο το μεγάλο σκάφη έδειχναν να μην τρομάζουν, αντίθετα μάλιστα θα κυλιγόσαν την κατάρριψη του ρεκόρ του αγώνα που κρατάει από το 1999 το σκάφος Nokia με 1 ημέρα 19 ώρες 48 λεπτά και 2 δευτερόλεπτα. Το γρήγορο Konica Minolta ξεκίνησε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, διακδικώντας μάλιστα τόσο τη δόξα του να είναι το πρώτο σκάφος που θα τερματίσει, όσο και τη νίκη στη γενική κατάταξη. Το 98ποδο μόλις ήταν 5 μίλια μπροστά από τον άμεσο ανταγωνιστή του Skandia, το οποίο μάλιστα θεωρείται και γρηγορότερο. Το δε Nicorette βρισκόταν λίγο παραπέρα μετά τη ζημιά που έπαθε λίγο μετά την εκκίνηση όταν έσπασε το μπαλόνι. Έτσι κοντά το ένα στο άλλο συνέχισαν για τις πρώτες ώρες του αγώνα, μέχρι που έφτασαν στο τριεπρόσθενό του Bass Strait. Εκεί, η σκληρή θάλασσα προξένησε ζημιά στην υδραυλική κορφή του Skandia αναγκάζοντάς το να εγκαταλείψει τον αγώνα. Η κινούμενη κορφή του σκάφους που λειτουργεί σαν εκκενρέας, ώστε να βοηθάει στην ευστάθειά του, κλήθηκε στην μία πλευρά, μην επιτρέποντας άλλη πλεύση στο σκάφος παρά μόνο δεξίνευμα όρθιο. Το σκάφος δεν μπορούσε να γυρίσει έτσι πίσω στο λιμάνι και ο κυβερνήτης αποφά-

σισε να ανοίξει τις δύο πνευστικές σκεδίες (life raft) και να ειδοποιήσει τις αρχές να έρθουν προς διάσωση. Ώρες μετά, το σκάφος δεν άντεξε τη μανία των κυμάτων, η κορφή αποκολλήθηκε και το σκάφος αναποδογύρισε. Την ώρα που εκυλιόσανταν αυτό, το Konica Minolta επίσης πέρασε δύσκολες ώρες. Τα μεγάλα κύματα έφταναν το ένα μετά το άλλο, μέχρι που ένα από αυτά εμφανίστηκε με το διπλάσιο ύψος. Το σκάφος δεν μπόρεσε να το αποφύγει με αποτέλεσμα να πιάσει σε ελεύθερη πτώση από ψηλά. Το κατάστρωμα ρήγισε σε πολλά σημεία, ενώ χειρότερη ήταν η κατάσταση στην ένωση της κορφής με τη γάστρα. Δεδομένων των κακών καιρικών συνθηκών, ο κυβερνήτης αποφάσισε να εγκαταλείψει τον αγώνα και να καταφύγει σε κάποιο κοντινό παραθαλάσσιο χωριό. Οι εξελίξεις αυτές ωφέλησαν το Nicorette, το οποίο μάλιστα έκανε το πορθενικό του ταξίδι, λίγες μόλις εβδομάδες μετά τη ναυπήγησή του. Πολλοί πίστευαν πως το σκάφος δεν ήταν έτοιμο για τέτοιο αγώνα και πως θα εγκατέλειπε στη μέση. Και να που εμφανικά βρισκόταν επικεφαλής, με ανέμους που ξεπερνούν τους 40 κόμβους (έναντα μποφόρ) και μονόμικτα κύματα. Μέχρι να τερματίσει ο πρώτος, η επιτροπή αγώνος λαμβάνει συνεχώς νέες εγκαταλείψεις από το σκάφη, 53 από τα 116 σκάφη γυρίζουν προς τα πίσω, ενώ αρκετά κατέφυγαν προσωρινά σε όρμους για να φυλαχτούν. Στο μεταξύ οι περισσότεροι του στόλου ακολουθούσαν την τακική του Nicorette να κρατούνται δηλαδή κοντά στις ακτές της Τασμανίας όπου κόβει το κύμα, με εξαίρεση το Farr 52 Ichi Ban και το Ελληνικό 55άρι Aera. Ο Νικόλαος Λυκαοδόπουλος και η ομάδα των εμπειρών ιστιοπλόων του Aera με την τολμηρή αυτή κίνηση τακτικής βρέθηκαν σε πολύ καλή θέση στη γενική κατάταξη. Δύο ημέρες 16 ώρες και 44 δευτερόλεπτα μετά την εκκίνηση και το Nicorette περ-

νάει τη γραμμή τερματισμού, πρώτο. Μόνη τους αντιστάση πιο το Ελληνικό σκάφος που πλησιάζει τη γραμμή σκόθρακο. Στις 15:43:43 ακριβώς το Aera του Νικόλα Λυκαοδόπουλου τερματίζει. Είναι ο οδισμαρσβήτης νικητής στους διορθωμένους χρόνους, στη Γενική Κατάταξη. Ο βετεράνος του Volvo Ocean Race, Jez Fainstone, έχοντας εμπειρία από ανοικτή θάλασσα και από σκληρές συνθήκες, πήρε την απόφαση τακτικής να κρατηθεί το σκάφος πιο ανοικτά από όλο το στόλο των 116 σκαφών, μέχρι και 150 μίλια μακριά από τις ακτές. Αντίθετα από τον άμεσο ανταγωνιστή Nicorette που κατέφυγε πολύ κοντά στις ακτές της Τασμανίας να φυλαχτεί από το κύμα, το Aera σφήρασε τις αντιξέρες συνθήκες και τράβηξε προς τον τερματισμό. Ο αέρος που ξεπερνούσε τους 44 κόμβους δεν έφινε πολλά περιθώρια τακτικής, ενώ το κορφο και δυνατό κύμα που έπνευσε στην κορυφή δυσκόλευε το ταξίδεμα στα όρτια. Οι εμπειροί ναυτικοί του Aera, παρά τις δύσκολες συνθήκες, εξέτασαν τα δεδομένα των προγνώσεων καιρού παρατηρώντας κάποια τάση για αλλοαγή, την οποία φυσικά και εκμεταλλεύθηκαν. Το σκάφη ίδιου μεγέθους με το Aera όπως το Ichi Ban και το Yendys μάχονταν για την επιβίωση, την ώρα που το Ελληνικό σκάφος βόδιζε ολισθακά προς τη νίκη. Στο τελευταίο μίλια πριν τον τερματισμό του Aera, ήδη στο πέλαγος είχε αρχίσει να πέφτει ο αέρας δραματικά. Έτσι, το σκάφη που ακολουθούσαν και θα μπορούσαν να απειλήσουν την πρωτιά του Aera, έμειναν αρκετά πίσω, μην προδοβονόντας το θερμικό άνεμο των 20 κόμβων που ευλόγησε τους πρώτους. Για μία ακόμη φορά, πριν το 2004 εκπνεύσει, μία ακόμη Ελληνική διάκριση έκανε τη διεθνή ιστιοπλοϊκή κοινότητα να μιλάει με το καλύτερο λόγια για την Ελλάδα και τη ναυτοπλοϊκή της αξία.



Συνεντεύξη: **Νικόλας Λυκιαρδόπουλος**
στο Μόνο Ρούδο

Όνειρο κάθε ιστιοπλόου είναι να συμμετάσχει στο Sydney Hobart!

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ



Ο Νικόλας Λυκιαρδόπουλος γεννήθηκε το 1958 και είναι σήμερα 46 ετών. Τα γενέθλιά του μάλιστα είναι στις 27 Δεκεμβρίου, οπότε τα γιορτάζει πάντα κατά τη διάρκεια του αγώνα Sydney Hobart. Το 1998 την ημέρα της μεγάλης καταιγίδας ήταν τα 40α του γενέθλια. Έχει δύο παιδιά 14 και 12 ετών και ζει τον περισσότερο καιρό στο Λονδίνο με τη γυναίκα του Sally.



01/ Το πλήρωμα του AERA με την οικογένεια του Ν. Λυκιαρδόπουλου, στην απονομή του Sydney Hobart. **02/** Το AERA πρώτο και σαφώς στη γραμμή εκκίνησης. **03/** Το σκάφος AERA (Ker 55) συνεχίζει τη νικηφόρα πορεία του. **04/** Σκάφος και πλήρωμα, μαγική συνταγή.

Πως εμπνευστήκατε το όνομα AERA;

Το όνομα Aera προέρχεται από την πολεμική ιαχτή των Ελλήνων, όταν πολεμούσαν στην Αλβανία κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Μάλιστα, όλη μου τα αγωνιστικά σκάφη τα έχω ονομάσει Aera.

Πόσα χρόνια ασχολείστε με την ιστιοπολία ανοικτής θαλάσσης;

Ο πατέρας μου αγαπούσε πολύ την ιστιοπολία ανοικτής θαλάσσης και με έπαιρνε μαζί του από πολύ μικρή ηλικία, τόσο στη Βρετανία όσο και στην Ελλάδα. Εγώ προσωπικά μετένω σε αγώνες ανοικτής θαλάσσης επί 35 χρόνια.

Ποια ήταν η καλύτερη συνεργασία με ιστιοπόλο που είχατε ποτέ;

Ο Jez Fanstone είναι καλός φίλος και έχουμε ταξιδέψει μαζί πολλές φορές τα τελευταία χρόνια. Εγώ τον βοήθησα στην προσπάθειά του να συγκεντρώσει χρήματα για το Volvo Ocean Race του 2001. Ήταν κυβερνήτης της ομάδας του News Corp.

Τι τακτική ακολουθήσατε στον αγώνα του 1998, μετά τη θύελλα;

Η θύελλα του αγώνα Sydney - Hobart του 1998 κράτησε περίπου 18 ώρες. Όσο ο άνεμος ήταν στα χειρότερα του, ταξιδεύσαμε δευτερόπρωμα, βγαίνοντας βέβαια περίπου 60 μίλες εκτός πορείας, αλλά αποφεύγοντας τον κίνδυνο να

πάθουμε ζημιά. Η μεγαλύτερη ένταση ανέμου που συναντήσαμε ήταν 90 κόμβοι, κατάσταση η οποία κράτησε αρκετές ώρες. Όταν ο άνεμος έπεσε στους 40 κόμβους επιστρέψαμε στην πορεία μας για το Hobart και βέβαια καταφέραμε να κερδίσουμε την κατηγορία IRC overall με διαφορά μόλις που ξεπερνούσε τις 12 ώρες στο διορθωμένο χρόνο από τον δεύτερο.

Πως ήταν το κλίμα μετά, στον τερματισμό;

Υπήρχε πολλή ένταση και πολλή θλίψη από όλους. Στον τερματισμό δεν υπήρχε κόσμος και φυσικά δεν έγιναν τελετές απονομής και εκδηλώσεις. Ανάμεσα στους έξι ιστιοπόλους που έχασαν τη ζωή τους ήταν και ο φίλος μας Glyn Charles.

Πως βλέπετε τις διοργανώσεις στο εξωτερικό σε σχέση με την Ελλάδα;

Η ιστιοπολία ανοικτής θαλάσσης στην Ελλάδα, τουλάχιστον για τους αγώνες που έχω συμμετάσχει, είναι πολύ καλά οργανωμένη. Βέβαια δεν υπάρχουν πολλές διεθνείς συμμετοχές όπως στους μεγάλους αγώνες του εξωτερικού αλλά οι διοργανώσεις έχουν ένα πολύ καλό επίπεδο, ειδικά το Ράλι του Αιγαίου.

Σε τι αλλάζει ένας αγώνας με την παρουσία ενός μεγάλου χορηγού;

Ο χορηγός, η εταιρία Rolex για τον αγώνα του Sydney Hobart, φροντίζει να έλθουν εκπρόσωποι των MME από όλο τον κόσμο, ώστε να υπάρχει κάλυψη όλων των εκδηλώσεων. Χρησιμοποιούν το δικό τους γραφείο δημοσίων σχέσεων και την υποδομή τους ώστε να εξασφαλίσουν το διεθνές ενδιαφέρον. Επίσης, τα χρήματα που διατίθενται από το χορηγό χρησιμοποιούνται τόσο για τη δορυφορική παρακολούθηση του σύγματος των σκαφών, όσο και για την υποστήριξη της ιστοσελίδας.

Τι γέυση έχει μία νίκη σε ένα μεγάλο αγώνα, με "ιερά τέρατα" της ιστιοπολίας;

Η νίκη στον αγώνα Sydney Hobart του 2004 ήταν η έκβαση μίας μεγάλης προσπάθει-

ας 2.5 ετών. Το σκάφος σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε με σκοπό να μπορεί να αντεπεξέλθει στις συγκεκριμένες συνθήκες του αγώνα αυτού. Η νίκη ήταν απόλυτα ικανοποιητική, γιατί ήταν η επιβρόδευση στους κόπους της ομάδας. Προετοιμάσαμε το σκάφος πολύ προσεκτικά ενώ κατά τη διάρκεια του αγώνα πρώτο μας μέλημα ήταν να ελαχιστοποιήσουμε τον κίνδυνο και να διαφυλάξουμε το σκάφος από ζημιές. Ευτυχώς, αποφασίσαμε χωρίς ότι μπορούμε να τα καταφέρουμε με τα τεράστια κύματα ανατολικά της Τασμανίας, αφού φαινόταν πως η αλληγή του καιρού θα ευνοούσε αυτή την πλευρά του στίβου. Πολλοί από τους αντιπάλους μας ταξίδεψαν αρχικά γρήγορα, αλλά στο όριο. Έπαιθαν όμως μεγάλες ζημιές και αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν, ενώ εμείς τερματίσαμε έχοντας συμπληρώσει 36 ώρες με τη μοίτρα θυέλλης και την Νο 5 τζένο με τον αέρα να κυμαίνεται στους 40 - 50 κόμβους. Πέρασαμε τη γραμμή τερματισμού τέταρτο σκάφος και μάλιστα μπροστά από τα αγωνιστικά και σκληροτράχηλα Volvo 60. Η νίκη του Aera με 4.5 ώρες στο διορθωμένο χρόνο έδειξε τη μεγάλη διαφορά του σκάφους από τους αντιπάλους του, χωρίς κυρίως στην πολύ καλή σχεδίασή του, την κατασκευή του και φυσικά στο πλήρωμά του.

Πως και δεν έχετε μπει στην κόστα των μόνιμων σκαφών;

Φτιάχνοντας το τελευταίο Aera το οποίο είναι ένα 16.5 μέτρων IRC σκάφος, μπορέσαμε να λάβουμε μέρος στο Βρετανικό εθνικό πρωτάθλημα της κατηγορίας IRC, στο Admiral's Cup, το Fastnet, το Round the Island Race της Βρετανίας και στο Key West Race Week στην Αμερική. Επίσης συμμετείχαμε στους αγώνες BVI Regatta, στο Antigua Sailing Week, στα πρωταθλήματα New York Yacht Club Championships της Αμερικής, στο Newport Bermuda Race στις Βερμούδες και στο Onion Patch Series, στο San Francisco Big Boat Series, στο Rolex Trophy και στον αγώνα Sydney Hobart της Αυστραλίας. Από όλους αυτούς τους αγώνες, μόνο τρεις θα δέχονταν ένα σκάφος μόνιμο. Η δική μου φιλοσοφία ήταν να φτιάξω ένα σκάφος το οποίο θα μπορεί να λαμβάνει μέρος σε όσο το δυνατόν περισσότερους μεγάλους αγώνες σε όλο τον κόσμο.

Πως βλέπετε την ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης στην Ελλάδα;

Η ιστιοπλοΐα ανοικτής θαλάσσης στην Ελλάδα φαίνεται πως έχει ανοδική τροχιά. Τα Ελληνικά σκάφη και πληρώματα κερδίζουν συνεχώς διακρίσεις στο εξωτερικό, ενώ και το επίπεδο των αγώνων στην Ελλάδα είναι αρκετά ανταγωνιστικό. Επίσης, το όμορφο φυσικό περιβάλλον, οι καλές καιρικές συνθήκες αλλά και η ξεχωριστή Ελληνική φιλοξενία θα μπορούσαν να αποτρέψουν πόλο έλλειψης για ξένα πληρώματα.

Πως βλέπετε τους Έλληνες ιστιοπλόους;

Η Ελλάδα διαθέτει αρκετούς σθόλογους ιστιοπλόους που έχουν διακριθεί σε μεγάλους αγώνες και εξακολουθούν να παίζουν σημαντικό ρόλο στη διεθνή ιστιοπλοϊκή σκηνή. Βέβαια, δυστυχώς ακόμα δεν βγαίνουν πολλά Ελληνικά σκάφη εκτός συνόρων. Αλλά ακόμα και αν δεν υπάρχει εμπειρία από ξένες διοργανώσεις, η παρουσία των Ελληνικών σκαφών είναι πάντα σθόλογη.

Μερικά ονόματα που ακούγονται περισσότερο στο εξωτερικό;

Με τον κίνδυνο να έχω ξεχάσει κάποιον και σε τυχαία σειρά να αναφέρω τον Τζον Κουμάνταρο, το Γιόργκο Ανδρεάδη, το Γιάννη Κωστόπουλο και τους Περικλή Λιβιά και Νίκο Λάζο. Όλοι τους έχουν διακριθεί σε μεγάλους διεθνείς ιστιοπλοϊκούς αγώνες στην ανοικτή θάλασσα. Και βέβαια να μην ξεχνάμε και τα τρία Ολυμπιακά μετάλλια της ιστιοπλοΐας. Τα Ελληνικά σκάφη έχουν κερδίσει πολλούς μεγάλους αγώνες της περασμένης χρονιάς και θα συνεχίσουν και επόμετος. Όσο και αν δεν είναι ευρέως γνωστό, η Ελλάδα παίζει πλέον σημαντικό ρόλο στη διεθνή ιστιοπλοϊκή σκηνή, όπου και όποτε εμφανίζεται. Ελπίζω αυτή η καλή πορεία να συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια.

Έχετε Έλληνες στο πλήρωμα;

Εκτός από εμένα, τακτικό μέλος του πληρώματος του Aera είναι και ο Μιχάλης Μπενάκης. Είναι ναυπηγός και εργάζεται στην Dubois Design. Η θέση του είναι στο τριμάρωμα, είναι ένας από τους τέσσερις βασικούς trimmers.

Από την ομιλία του κατά την απονομή της 1ης νίκης στο Sydney-Hobart

"Όνειρο κάθε ιστιοπλόου είναι να συμμετάσχει στο Sydney Hobart, πόσο δε μάλλον να το κερδίσει. Ο αγώνας αυτός είναι το Έβερστ της ιστιοπλοΐας ανοικτής θαλάσσης που συγκεντρώνει τα ενδιαφέροντα κάθε ιστιοπλόου από ολόκληρο τον κόσμο."

"Τα 40ά μου γενέθλια και η πρώτη μου συμμετοχή στον αγώνα, συνέπεσαν με την φρενήρη καταγίδα στις 27 Δεκεμβρίου 1998. Την ημέρα εκείνη όλοι συγκεντρωθήκαμε από το χαμό φέτων και συναθλιγμένων που προσπαθούσαν κι εκείνοι να κατακτήσουν την ίδια κορυφή. Τα πρόσφατα τραγικά γεγονότα στην νοτιοανατολική Ασία μας ξαναθύμισαν την τρομακτική δύναμη της φύσης και της θάλασσας. Για να κερδίσει κανείς ένα μεγάλο ιστιοπλοϊκό αγώνα πρέπει, έστω και προσωρινά, να υπερίσχυσει τις προκλήσεις της θάλασσας, αλλά ταυτόχρονα να συναντήσει να τη σέβεται. Αισιαι επίσης και μία δόση τύχης. Κάθε αγωνιζόμενος και κάθε σκάφος σε αυτό τον αγώνα είναι νικητής και για το λόγο αυτό είναι τόσο υψηλό το ενδιαφέρον των ιστιοπλοϊκών από όλο τον κόσμο, ώστε να έρχονται ξανά και ξανά."

"Θα πρέπει να ευχαριστήσουμε όλους τους χορηγούς, ειδικά την εταιρία Rolex, για την υποστήριξη που παρέχουν στον αγώνα. Επίσης τον διοργανωτή, Royal Yacht Club of Tasmania, τους αμέριτους εθελοντές που δίνουν το χρόνο τους για να πραγματοποιηθεί ο αγώνας και φυσικά όλους εκείνους τους ανθρώπους που τόσο θερμά υποδέχονται κάθε σκάφος στο Hobart, μία υποδοχή που δεν συγκρίνεται με κανένα άλλο αγώνα στον κόσμο."

"Χρωστάω πολλά από τη νίκη μου στους Richard Acheson και Jan Rasso που βρίσκονται στο Cape Town και κατασκεύασαν αυτό το σκάφος αρκετά γαρό ώστε να αγωνίζεται στις δύσκολες συνθήκες και να τερματίζει χωρίς ζημιές. Φυσικά τον Jason Kerr που το σχεδίασε, αλλά και το ικανότατο πλήρωμά μου. Πόσο το μεγαλύτερο μερίδιο των συγχαρητηρίων ανήκει στον φίλο μου Jez Forstone του οποίου το ταλέντο και η επιδεξιότητα μας έφτασε στην κορυφή."



...αποφασίσαμε νωρίς ότι μπορούμε να τα καταφέρουμε με τα τεράστια κύματα ανατολικά της Τασμανίας, αφού φαινόταν πως η αλληγή του καιρού θα ευνοούσε αυτή την πλευρά του στίβου...



New

C SERIES

C Series

Πολυλειτουργικές οθόνες

Ραντάρ, πλοήγηση χαρτών,
βυθόμετρο, ανιχνευτές
ψαριών...

NAVIONICS[®] Gold



Η ιδανική και οικονομική λύση για το σκάφος σας!

Με μεγάλη έγχρωμη οθόνη, ιδιαίτερα ευκρινή στον ήλιο, σε τρία μεγέθη (6,5", 8,4" και 12,1"). Μετατροπή σε πανίσχυρο βυθόμετρο και ανιχνευτή ψαριών, με συναγώνιστες δυνατότητες GPS και πλοήγηση χαρτών. Δέχονται τους αναλυτικούς χάρτες Navionics Gold, με πληθώρα ναυτικών πληροφοριών.

Raymarine[®]

Αποκλειστικός αναπρόσωπος
ΣΚΟΡΔΙΛΗΣ Α.Ε.

Ποσειδώνος 10, Άλιμος
τηλ. 210 9858241
email: skordili@otenet.gr

30 years
of innovation
1974-2004



α, ανιχνευτές
πλοήγηση χαρτών
βυθόμετρο

ΔΙΑΣΥΛΛΟΓΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΟΡΤΙΜΙΣΤ

ΚΥΠΕΛΛΟ ΜΠΕΝΑΚΗ (27-28/11/2004)
ΚΥΠΕΛΛΟ ΑΡΓΟΝΑΥΤΟΥ (8-9/1/2005)



ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ



Ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος και ο Ναυταθλητικός Όμιλος Αθηνών διοργάνωσαν το κύπελλο Μπενάκη και το κύπελλο Αργοναύτου για σκάφη τύπου Optimist στις 27-28/11/2004 και 8-9/1/2005. Στους αγώνες συμμετείχαν αγόρια και κορίτσια από ομίλους του Σαρωνικού και του Ευβοϊκού. Μετά την λήξη των αγώνων έγινε η απονομή των επάθλων στους τρεις πρώτους νικητές της κάθε κατηγορίας. Στους αγώνες δεν έγινε καμία ένταση, το οποίο αποδεικνύει ότι τα τελευταία χρόνια το επίπεδο των αθλητών αλλά και των επιτροπών αγώνων και ενστάσεων έχει βελτιωθεί σημαντικά.



Αποτελέσματα:

Αγόρια:

1. ΤΣΑΜΗΣ (ΝΟΕ)
2. ΚΑΒΒΑΣ (ΝΟΕ)
3. ΜΠΕΛΛΟΣ (ΝΟΕ)
1. ΤΣΟΚΑΡΑΣ (Αλκυόν)
2. ΔΡΟΥΓΚΑΣ (ΝΟΕ)
3. ΧΡΥΣΟΣ (ΙΟΠ)

Συμμετοχές 78

Κορίτσια:

1. ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗ (Αίγινα)
2. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ (ΝΟΚΒ)
3. ΠΑΠΙΔΑ (ΙΟΠ)
1. ΖΟΥΓΑΝΕΛΗ (ΝΟΕ)
2. ΠΑΠΙΔΑ (ΙΟΠ)
3. ΚΑΪΤΑΤΣΙΔΟΥ (ΝΟΕ)

Συμμετοχές 57

Παίδες:

1. ΚΑΒΒΑΣ Γ. (ΝΟΕ)
2. ΚΑΒΒΑΣ Α. (ΝΟΕ)
3. ΚΟΝΤΟΒΡΑΚΗΣ (Αίγινα)
1. ΚΑΒΒΑΣ Γ. (ΝΟΕ)
2. ΑΝΔΡΕΟΥ (ΙΟΠΟΡ)
3. ΠΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ (Ποσειδών)

Συμμετοχές 88

Μετάλλια:

Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος: 10
 Ισοηλεκτρικός Όμιλος Παράκλις: 3
 Ναυτικός Όμιλος Αίγινας: 2
 Ναυτ. Όμ. Κατόικων Βουλιαγμένης: 1
 Αλκυόν: 1
 Ποσειδών: 1
 Ι.Ο. Πόρτο Ρόφτης: 1

ΠΡΟΠΟΝΗΤΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ (ΝΟΕ)

420

Η ελληνική κλάση 420 σε συνεργασία με τον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος διοργάνωσε προπονητικούς αγώνες τα Σαββατοκύριακα 4-5/12 και 11-12/12/2004. Σε αντίθεση με τους αληθινούς διασυλλογικούς αγώνες ή τα πρωταθλήματα, όπου απαγορεύεται η επικοινωνία των προπονητών με τους αθλητές κατά τη διάρκεια της κούρας, σε αυτή τη διοργάνωση οι προπονητές μπορούσαν να βρίσκονται κοντά στα σκάφη κάνοντας παρατηρήσεις και υποδείξεις. Σκοπός αυτών των προπονητικών αγώνων ήταν να συγκεντρωθούν όσο το δυνατόν περισσότερα σκάφη και να προπονηθούν σε αγωνιστικές συνθήκες. Συμμετείχαν 18 πληρώματα από ομίλους του Σαρωλικού. Το 420 είναι ένα σκάφος για δύο άτομα μήκους 4,20 μέτρων με κινητή καρίνα. Η ιστορία του αποτελείται από μεγίστη φήκη και μπούνη. Προσελκύει ιστοπλήδους 15-20 ετών και αποτελεί μεταβατικό στάδιο για την ολυμπιακή κατηγορία 470.

Αποτελέσματα - Αγόρια

1. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ-ΒΑΤΤΗΣ / ΝΟΤΚ
2. ΠΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ-ΒΛΑΧΟΣ / ΝΟΕ
3. ΠΑΠΙΔΑΣ-ΠΑΠΙΔΑ / ΝΟΠΦ

Αποτελέσματα - Κορίτσια

1. ΤΖΙΟΒΑ-ΣΚΟΡΔΙΛΗ / ΝΟΕ
2. ΣΤΑΜΠΟΥ-ΦΡΑΓΚΙΑΔΑΚΗ / ΝΟΤΚ
3. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ-ΤΣΙΓΑΡΙΔΗ



Χειμερινό Πρωτάθλημα

ΚΥΠΕΛΛΟ ΜΠΕΝΑΚΗ (27-28/11/2004)
ΠΡΩΝΑΥΤΟΥ (16-17/12/2005)

BENETEAU OD

25



Η κλάση των Beneteau 25 διατηρεί το ενδιαφέρον ακόμα ζωνρό, λόγω του ανταγωνισμού αλλά και του θεάματος που προσφέρει απλόχερα.

Δεξιότατες ιστιοπλοίες, οι περισσότεροι διακαρμύνοι στους inshore ή τους offshore αγώνες, όμορφα και γρήγορα σκάφη και το αποτέλεσμα είναι εγγυημένο. Οι αγώνες αυτοί είναι ιδιαίτερα θεαματικοί αφού όλα τα σκάφη είναι αυστηρά ίσια (αποτελούν δηλαδή μία κλάση) και έτσι όποιος τερματίζει πρώτος κερδίζει. Ο νικητής είναι αυτός που θα περάσει πρώτος τη γραμμή τερματισμού, δεν χρειάζεται δηλαδή ισοζυγισμός και διορθώσεις χρόνου για να βγουν τα αποτελέσματα που αναδεικνύουν τη σειρά τερματισμού. Επίσης, τα σκάφη ταξιδεύουν μαζί, δεν υπάρχουν μεγάλες αποστάσεις μεταξύ των σκαφών κατά τη διάρκεια της πλεύσης,

αφού όλα τους είναι ίσια και εξίσου ικανά. Για πολλούς ο αγώνας της κλάσης σκαφών BENETEAU OD 25 είναι ιδανική ιστιοπλοία. Ένα Σαββατοκύριακο συμμετοχής ή έστω και παρακολούθησης των αγώνων με σκάφη Beneteau 25 και λίγη παρατηρητικότητα αρκούν για να δει κανείς τα σημεία που κάνουν ένα καλό πλήρωμα να ξεχωρίζει. Το Σαββατοκύριακο 12 και 13 Φεβρουαρίου, 7 σκάφη BENETEAU ONE DESIGN 25 ποδών αγωνίστηκαν με ανέμους από 7 ως 15 κόμβους από νότιες διευθύνσεις στο Σαρωνικό για το Χειμερινό Πρωτάθλημα της κλάσης. Σε απόσταση μισού μιλίου έξω από το Τουρκολίμανο ο Βαγγέλης Ρωμανός με τα μέλη της επιτροπής αγώνων έφτασαν τις σηματοδότες και ολοκλήρωσαν με επιτυχία αυτούς τους αγώνες. Τα σκάφη ήταν μικρά και ο κάθε αγώνας είχε διάρκεια 30-40 λεπτά. Επειδή οι ταχύτητες αυτών των σκαφών είναι παραπλήσιες και όλα τα πλήρωματα πολύ ικανά, οι πρώτοι έφταναν μαζί στις σηματοδότες και τα καθαρτάριμα είχαν τρομερό ενδιαφέρον.

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ



Το χειμερινό πρωτάθλημα θα ολοκληρωθεί το Σαββατοκύριακο 5-6/3. Η κατάταξη μέχρι στιγμής έχει ως εξής: 1. Κ. Καραγεωργίου - ΙΟΠ 7 βαθμοί, 2. Χ. Πιπεράκης - ΝΟΕ/ΝΟΑ 8 βαθμοί, 3. Ζ. Τζουροπάνος - ΝΟΕΦ 13 βαθμοί, 4. Σ. Καμπουρίδης - ΝΟΕΦ 22 βαθμοί, 5. Θ. Τσουλφός - ΙΟΠ 23 βαθμοί, 6. Π. Λιβός - ΝΟΚ 30 βαθμοί, 7. Κ. Μακρίδης - ΝΟΚ 36 βαθμοί



the perfect **sailing**
shoe

Αντιγλιστρική σόλα
που δεν μαρκάρει.

Χειροποίητη κατασκευή
true moccasin.

Δερμάτινο
κορδόνι ενιαίο.

Καπούλια ασφαλείας
που δεν σκουριάζουν.



Επίσημος προμηθευτής των ομάδων:
BMW - ΩΚΥΑΛΟΣ, TIM - ZANTINO & America Cup - Mahtob

Αποκλειστική διάθεση: MASTER A.E. τηλ. 210 9967777


CHICAGO[®]
SHOES

Θαλάσσια

Από την ιστοσελίδα της greenpeace
(www.greenpeace.gr)

ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ

ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ



Οι ωκεανοί καλύπτουν πάνω από το 70% της επιφάνειας του πλανήτη. Η ζωή σε αυτούς παρουσιάζει μια απίστευτη ποικιλία από σχήματα και μεγέθη, ξεκινώντας από το φυτοπλαγκτόν και το ζωοπλαγκτόν και φτάνοντας μέχρι τον λευκό καρχαρία και τη γαλάζια φάλαινα. Ο καθένας από τους θαλάσσιους οργανισμούς αποτελεί μέρος του περίπλοκου και μαγευτικού θαλάσσιου οικοσυστήματος.

Η θαλάσσια ζωή

Ο αριθμός των διάφορων οργανισμών που ζουν στους ωκεανούς εκτιμάται ότι ξεπερνά τα 178.000 είδη. Ο αριθμός αυτός συνεχώς αυξάνεται καθώς η τεχνολογία εξελίσσεται και επιτρέπει την εξερεύνηση στα μεγάλα βάθη. Είδη άγνωστα που ζουν σε βάθος χιλιάδων μέτρων ανακαλύπτονται συνεχώς καθώς συνεχίζεται η υποβρύχια περιηγήσή μας. Ταυτόχρονα όμως, άλλα θαλάσσια είδη έχουν χαθεί για πάντα ενώ άλλα βρίσκονται στο χείλος της εξαφάνισης. Αιτία, για άλλη μια φορά, ο άνθρωπος: υπεραλιείωση, ρύπανση, φαλανοθηρία. Η εξέλιξη της τεχνολογίας αύξησε την ικανότητα εκμετάλλευσης της θαλάσσιας ζωής σε ρυθμούς πολύ μεγαλύτερους από αυτούς της αναπαραγωγής και αποκατάστασής της. Σήμερα είναι πιο γνωστό ότι οι δυνατότητες των ωκεανών δεν είναι απεριόριστες. Για πολλά χρόνια η εκμετάλλευση των ωκεανών ήταν ανάλογη των

δικών μας δυνατοτήτων. Μέσα σε 50 χρόνια (1925-1975), τα φαλανοθηρικά σκάφη αποδεκάτισαν τους πληθυσμούς των φαλακινών. Σκότωσαν περισσότερες από 1,5 εκατομμύρια φάλαινες. Κυνήγησαν τους πληθυσμούς των φαλακινών τον ένα μετά τον άλλο. Σταμάτησαν το 1986 όταν συμφωνήθηκε η απαγόρευση της εμπορικής φαλανοθηρίας. Ακόμα και σήμερα όμως, η Ιαπωνία και η Νορβηγία συνεχίζουν τη φαλανοθηρία. Αντίστοιχη τύχη φαίνεται να έχουν και άλλα θαλάσσια είδη με μεγάλη εμπορική αξία, όπως ο τόνος. Οι επιστημόνες των αποθεμάτων του τόνου, δεν αποδεικνύονται αρκετές για να προσιτέψουν το μεγάλο αυτό μεταναστευτικό ψάρι από την επικείμενη εξοφάνιση. Άλλα και άλλα είδη, όπως τα δελφίνα, που αποτέλεσαν σύμβολο πολλών πολιτισμών, απειλούνται από καταστροφικά αλιευτικά εργαλεία, τη θαλάσσια ρύπανση αλλά και τον ανια-

γνισμό με τους αλιείς. Αν συνεχίσουμε την ίδια τακτική τα αποτελέσματα θα είναι τραγικά τόσο για τη θαλάσσια ζωή όσο και για τα εκατομμύρια των ανθρώπων που εξαρτώνται από αυτή. Θα πρέπει να πάρουμε μέτρα πριν να είναι πολύ αργά.

Οι κίνδυνοι

Η αλιεία είναι μια από τις αρχαιότερες ανθρώπινες δραστηριότητες. Τη σημερινή εντατική μορφή της την απέκτησε μόλις τον περασμένο αιώνα. Η παγκόσμια αλιευτική παραγωγή έχει τετραπλασιαστεί τα 40 τελευταία χρόνια. Αυτό όμως δεν σημαίνει πως αυξήθηκαν τα αποθέματα των ψαριών. Απλά, μεγάλωσε η αποτελεσματικότητα των αλιευτικών εργαλείων και φυσικά, το μέγεθος των στόλων. Η σύγχρονη εντατική αλιεία έχει οδηγήσει στην εξοφάνιση πολλών αποθεμάτων ψαριών σε πολλές θάλασσες του πλανήτη. Η 'βιομηχανική' όπως





“Οι ωκεανοί θεωρήθηκαν ως ανεξάντλητη πηγή αλιευμάτων. Σήμερα, δεν απειλείται μόνο το περιβάλλον και τα οικοσυστήματα, αλλά και το ίδιο το μέλλον της αλιείας...”

λέγεται, αλιεία, έγινε συνώνυμη με την καταστροφή της θάλασσας. Οι ωκεανοί θεωρήθηκαν ως ανεξάντλητη πηγή αλιευμάτων. Σήμερα, δεν απειλείται μόνο το περιβάλλον και τα οικοσυστήματα, αλλά και το ίδιο το μέλλον της αλιείας ως οικονομικής δραστηριότητας. Ενώ λοιπόν τα αποθέματα όλο και λιγοστεύουν, οι στόλοι χρειάζεται να μετακινούνται όλο και μακρύτερα αναζητώντας τα τελευταία ψάρια. Οι κατηγορίες εναντίον της σύγχρονης αλιείας δεν αφορούν μόνο στην ποσότητα των αλιευμάτων ή στην υπεραλίευση ορισμένων ειδών. Έχουν να κάνουν και με την άσκοπη σπατάλη της θαλάσσιας ζωής, αφού πολλοί από τους οργανισμούς που καταλήγουν στα δίχτυα των ψαράδων, αποτελούν μη εμπορεύσιμα είδη και ξανα-

ρίνονται -νεκροί πλέον- στη θάλασσα. Ανάμεσά τους πολλά δελφίνια, θαλάσσιες χελώνες, κορχαρίες, θαλάσσιοπούλια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι μηχανότροτες (συρόμενα εργαλεία βυθού) αλλά και τα παρασυρόμενα αφρόδικτα (driftnets). Η μείωση των αλιευτικών αποθεμάτων οδηγεί σε σύγκρουση τους ψαράδες με θαλάσσια είδη όπως τα δελφίνια, οι θαλάσσιες χελώνες και οι φώκιες. Εκτός από την καταστροφική αλιεία όμως, η θαλάσσια ζωή απειλείται και από τη ρύπανση. Σε πολλές περιπτώσεις η θάλασσα αντιμετωπίζεται σαν χωματερή στην οποία καταλήγουν εκατομμύρια τόνοι αστικών λυμάτων, βιομηχανικών αποβλήτων (μεταξύ των οποίων πυρηνικά απόβλητα και τοξικές ουσίες), φυτοφαρμάκων,

κ.α. Πολλές τοξικές ουσίες ανακυκλώνονται πλέον στους πηγουίνους και τις πολικές αρκούδες, παρά το ότι ζουν πολύ μακριά από βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Η ρύπανση δε γνωρίζει σύνορα.

Οι λύσεις

Σε ένα τόσο περίπλοκο θέμα δεν θα μπορούσε να υπάρχει μια απλή λύση. Κι όμως, μπορούμε να ξεκινήσουμε από τη βασική παραδοχή ότι η θάλασσα δεν είναι χωματερή. Με απλά λόγια, η θάλασσα δεν πρέπει να γίνεται ο αποδέκτης αστικών λυμάτων, βιομηχανικών αποβλήτων κλπ. Ακόμη και αυτά που 'δεν φαίνονται', όπως πυρηνικά και τοξικά απόβλητα που έχουν ποντιστεί σε μεγάλα βάθη, υποθηκεύουν το μέλλον της θαλάσσιας ζωής. Πρέπει να αναγνωρίσου-



με ότι οι περισσότερες από τις ανθρώπινες δραστηριότητες έχουν άμεσες επιπτώσεις στο θαλάσσιο περιβάλλον. Τέλος, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οι δυνατότητες αναπαραγωγής της θαλάσσιας ζωής δεν είναι ανεξάντλητες. Και κυρίως δεν καθορίζονται από τις δικές μας ανάγκες. Αντ'απαιτίας, θα πρέπει να προσαρμόσουμε τις ανάγκες στα ασφαλή όρια αναπαραγωγής των οικοσυστημάτων και των ιχθυοπληθυσμών. Για την αλιεία συγκεκριμένων ψαριών αλλά και για τη χρήση συγκεκριμένων αλιευτικών εργαλείων υπάρχουν εποχικοί περιορισμοί. Η χρήση της μηχανότρατας απαγορεύεται κατά την περίοδο 1/4-30/10. Για την προστασία του θορύβου, και ύστερα από σχετικό αίτημα των ενδιαφερόμενων ψαράδων, απαγορεύεται η αλιεία του στο διάστημα μεταξύ 1/10-31/1. Οι περιορισμοί στο ψάρεμα δεν έχουν να κάνουν μόνο με τις εποχές ή τις περιοχές. Αφορούν και στο μέγεθος των ψαριών, μια και αυτό έχει να κάνει με την ηλικία τους. Μπορεί το ψιλό μπαρμπούνι να είναι νόστιμο, αλλά η αλιεία του δεν είναι νόμιμη και σε κάποιο βαθμό η κατανάλωσή του μπορεί να επηρεάσει την πληθυσμιακή εξέλιξη του είδους. Σχετικός Ευρωπαϊκός Κανονισμός, στον οποίο προσαρμόσθηκε και η ελληνική νομοθεσία, ορίζει τα ελάχιστα επιτρεπόμενα εμπορεύσιμα μεγέθη των πιο σημαντικών ψαριών, με σκοπό την προστασία των ιχθυοπληθυσμών.



Ιστοσελίδες σχετικές με το Περιβάλλον και την προστασία του

- ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
<http://www.ekpa2.gr/>
- ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗΣ ΑΓΡΙΩΝ ΖΩΩΝ
<http://www.ekby.gr>
- ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΒΙΟΤΟΠΩΝ-ΥΓΡΟΤΟΠΩΝ
<http://www.thalassa.gr>
- ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΑΦΙΕΡΩΜΕΝΗ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ
<http://www.greensite.gr/default.htm/>
- ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ
<http://www.helmepa.gr/index.html/>
- ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
<http://www.medwet.gr>
- ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ
- ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΥΓΡΟΤΟΠΟΥΣ
<http://www.enn.com>
- ΔΙΚΤΥΟ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ
<http://www.planetark.com>
- ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΕΛΙΔΕΣ ΤΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΥ REUTERS
<http://www.theecologist.co.uk>
- ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ
<http://www.greenpeace.org>
- ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΤΗΣ GREENPEACE
<http://www.wwf.org/>
<http://www.panda.org/>
<http://www.worldwildlife.org/>
- ΟΡΓΑΝΩΣΗ WWF
<http://www.virtualhouse.org>
ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟ ΠΑΙΧΝΙΔΙ ΤΗΣ WWF



μέρος 01 Συντήρηση

ΤΕΧΝΙΚΟ



Όλα ξεκινούν με ένα καλό πλύσιμο. Το πλύσιμο του σκάφους δεν είναι αγγαρεία, αλλά μια αναγκαιότητα που πρέπει να γίνεται - αν είναι δυνατό - καθημερινά: Στο ξύλινο σκάφος, είναι απαραίτητο για να διατηρείται υγρό και με «φρουσκωμένα» τα σανίδια, ώστε να εξασφαλίζεται στεγανότητα. Σε πλαστικό σκάφος το πλύσιμο χρειάζεται για να φύγουν οι βρωμιές. Το πλύσιμο πρέπει να γίνεται με μεγάλες ποσότητες νερού χρησιμοποιώντας ένα ειδικό πιστόλι στην άκρη της μάνικας για να φεύγει το νερό με πίεση. Υπάρχουν πολλά και πρακτικά με σκανδάλη για να διακόπτεται εύκολα η παροχή νερού. Για καλύτερο αποτέλεσμα πρέπει να χρησιμοποιείται και κάποιο καθαριστικό υλικό. Για να μη γλιστράει το πλαστικό κατάστρωμα, θέλει όσο το δυνατόν καλύτερο στέγνωμα. Καλά είναι να υπάρχει στα σκάφος μια βούρτσα, περασμένη σε κοντάρι σκούπας. Θα σας επιτρέψει να καθαρίσετε και να τρίψετε καλά το κατάστρωμα, την πρύμνη κλπ. Καθάρσιμα χρειάζονται και

τα προστατευτικά μπαλόνια, τα οποία όσο μένουν τόσο δυσκολότερο είναι να καθαρίσουν. Ο προστατευτικός ρόλος τους ανάμεσα στα σκάφη και στις προβλήτες, τα κάνει να βρωμίζουν εύκολα και γρήγορα. Έτσι αφήνουν σημάδια και στο σκάφος. Δεν είναι ευχάριστα στην όψη, στην αφή, αλλά ούτε και άμορφο ναυτικό θέαμα. Τα μπαλόνια λοιπόν πρέπει να πλένονται και να βουρτσίζονται με ένα απορρυπαντικό υγρό.



Μπογιές και βερνίκια

Στα σκάφη, μετά από λίγο ή πολύ καιρό, οι μπογιές και τα βερνίκια ξεθωριάζουν, «σκάνε», χάνονται. Αν η δουλειά είναι σοβαρή, το βόψιμο πρέπει να γίνει από ειδικό συνεργείο. Το να το κάνει κανείς μόνος του έχει δύο πλεονεκτήματα. Ένα πρακτικό: Ο ιδιοκτήτης θα γνωρίσει καλύτερα το σκάφος του - και ένα οικονομικό: δεν πρόκειται να χρεωθούν οι ώρες εργασίας. Η εργασία αυτή δεν πρέπει να γίνεται όπως-όπως, αλλά από την άλλη μην περιμένετε επίσης ένα τέλειο φινιρίσμα. Αλλιώς δουλεύουν οι επαγγελματίες. Η μπογιά και τα βερνίκια πρέπει να προστατεύουν πραγματικά τις επιφάνειες

που καλύπτουν. Πρέπει να αναγνωρίζετε τη στιγμή που πρέπει να ξαναγίνει το βόψιμο ή το δεύτερο πέρασμα. Τα ανοξειδωτά τμήματα και εξαρτήματα πρέπει φυσικά να πλένονται με γλυκό νερό και να στεγνώνονται με δέρμα ζαρκαδιού (σαμουά) ή ακόμα και με κοινό πανί. Υπάρχουν στο εμπόριο ειδικές αλοιφές για τα ανοξειδωτά που αφενός τα συντηρούν και αφετέρου διατηρούν τη λάμψη τους. Η διάβρωση απ' τη θάλασσα μπορεί να κάνει ζημιές παρ' όλες τις προφυλάξεις.

Περιποίηση των υφάδων

Πριν πέσει το σκάφος στο νερό, θα πρέπει να

καθαριστεί γενικά και ειδικότερα τα ύφια του. Μια καλή «μπουγιά» και βούρτσισμα θα καθορίσουν εκ πρώτης τα τμήματα που βυθίζονται στη θάλασσα, δηλαδή τα ύφια. Αλλά και κατά τη διάρκεια που βολιέται το σκάφος στο νερό, το τακτικό βούρτσισμα στην ίσαλο βοηθάει να φάγει ό,τι έχει κολλήσει επάνω του. Προσοχή μόνο, μην το παρακάνετε και φάγει η μουρόβια. Κάθε χρόνο ή κάθε δύο χρόνια, κάθε σκάφος χρειάζεται μουρόβισμα, πρέπει δηλαδή να περνιέται στα ύφια του ένα στρώμα βωής (υφαλόχρωμα), που θα καλύπτει όλες τις επιφάνειες που μπαίνουν στο νερό. Αυτή η βωή έχει την ιδιότητα, λόγω της χημικής σύνθε-

σης της, να εμποδίζει το κάλλημα φυκών και οστράκων. Ωστόσο, ακόμα και μετά το πέραςμα της βοήθης, το σκάφος δεν θα προστατεύεται απόλυτα, κυρίως σε ζεστές θάλασσες.

Μικροεπισκευές

Οι κάθε είδους μικροεπισκευές, που μπορεί να κάνει ο καθένας μόνος του, μας γλιτώνουν από διάφορους μπελάδες, αλλά κάποτε θα έρθει η μέρα που θα χρειασθεί να γίνουν και σοβαρότερες επισκευές.

Ζημιές

Αν υπάρχει σοβαρό πρόβλημα, πρέπει οπωσδήποτε να το δει ένας ειδικός τεχνικός. Αν η ζημιά δεν είναι πολύ μεγάλη ίσως μπορεί να τη επιδιορθωθεί χωρίς τεχνικό, ιδίως αν το σκάφος είναι από συνθετική ρητίνη. Υπάρχουν σήμερα έτοιμα υλικά για τέτοιες επισκευές, ακόμα και σε πολλά χρώματα. Πρέπει όμως να εφαρμόζονται πιστά οι οδηγίες που συνοδεύουν κάθε προϊόν. Πάντως ακόμα και μετά από μια καλή επισκευή, καλό είναι, στο τέλος της σεζόν, να αναλάβει το σκάφος ένας ειδικός που θα κάνει πιο σωστή εργασία και θα εγγυηθεί την αντοχή και στεγανότητα της επισκευής.

Ξύλινα μέρη

Εδώ τα πάντα εξαρτώνται από το ιδιαίτερο ταλέντο, την επιδεξιότητα στη χειρωνακτική εργασία και τη δυνατότητα να δουλέψει κάποιος στο σκάφος του. Ευνοούνται όσοι κατοικούν κοντά στο μέρος όπου βρίσκεται το σκάφος, γιατί μπορούν και το επισκέπτονται τακτικά.

Τέντες και πανιά

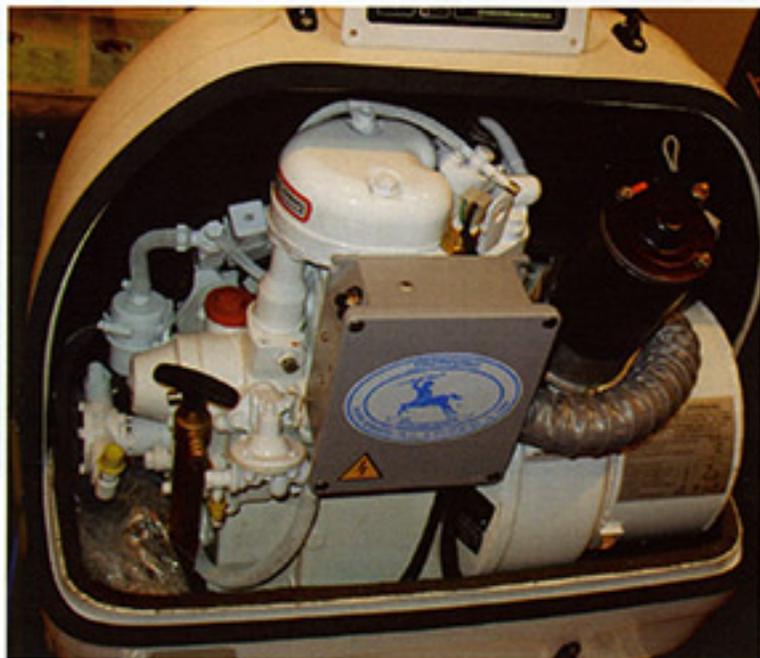
Οι τέντες που προφυλάσσουν το σκάφος από τη βροχή, οι τέντες του πλίου και τα καλύμματα από καρβόνανο μπορεί να σκιστούν, να ξηλωθούν ή και να χάσουν τους κρίκους τους. Τη δουλειά της επισκευής πρέπει να αναλάβει ένας ιστιοράπτης ή τεντάς. Αν χρειάζεται, μπορεί να αδιαβροχοποιήσει ξανά τα πανιά. Τα μικρά κομμάτια μπορεί να τα επισκευάσει κανείς και μόνος του με υλικά που θα βρει σε καλά καταστήματα ειδών κάμπινγκ.

Εξειμώνισμα

Από νωρίς, πριν μπει ο χειμώνας, είναι καλό ν' αρχίσουν οι προετοιμασίες για το εξειμώνισμα του σκάφους. Πάρτε ένα τετράδιο ή ένα σημειωματάριο και αρχίστε να σημειώνετε τις επισκευές, τις αγορές και ό,τι άλλο θα χρειασθεί να κάνετε όταν έλθει ο χειμώνας. Θα διαπιστώσετε με έκπληξη πώς μεγαλώνει η λίστα. Υπάρχουν μερικά ασήμαντα πράγματα που πρέπει όμως να γίνουν για να κάνουν τη ζωή πιο εύκολη στο σκάφος την επόμενη χρονιά. Επίσης υπάρχουν και διάφορες απαραίτητες επισκευές που ίσως ξεχάσετε την τελευταία στιγμή. Πριν όμως κλειδώσετε το σκάφος σας, υπάρχει και η τελευταία μέρα που θα περάσετε μαζί του. Από το πώς θα φροντίσετε τότε το σκάφος θα εξαρτηθεί κατά μεγάλο ποσοστό η απόλαυση που θα έχετε το επόμενο καλοκαίρι. Αν το φροντίσετε σωστά, θα μπορέσετε να το ετοιμάσετε πιο εύκολα όταν έλθει η επόμενη σεζόν. Αρχίστε αφαιρώντας τα μαξιλάρια των εσωτερικών και εξωτερικών καθισμάτων. Αφού τα πλύνετε και τα στεγνώσετε καλά, φυλάξτε τα σ' ένα καλά αεριζόμενο μέρος χωρίς υγρασία. Πάρτε μαζί σας όλα τα αξεσουάρ: κάλια, ροδισπλέφρα, πιξίδες και οτιδήποτε άλλο μπορεί να αφαιρεθεί. Επίσης, οι μπαταρίες ξηρού τύπου πρέπει να αφαιρούνται από όλες τις συσκευές γιατί διαβρώνονται. Πλύνετε καλά όλο το εσωτερικό του σκάφους, στεγνώστε το και μην ξεχάσετε τη σεντίνα. Για το σκοπό αυτό υπάρχουν ειδικά θουματοουργά καθαριστικά, που δεν αφήνουν ίχνος βρωμιάς ή λοβιού.

Προετοιμασία

Αδειάστε τα σωτάρια και τα ντουλάπια. Κοθαρρίστε τα ψίκουλα από το ντουλάπια της κουζί-



Πριν πέσει το σκάφος στο νερό, θα πρέπει να καθαριστεί γενικά και ειδικότερα τα ύψαλά του. Μια καλή «μπουγάδα» και βούρτσισμα θα καθαρίσουν εκ πρώτης τα τμήματα που βυθίζονται στη θάλασσα...

νος που μπορεί να μουλιάσουν. Αφήστε τα ντουλάπια και το συρτάρι μισάνοικτα για να αερίζονται. Αν χρειαστεί, τοποθετήστε σφίγγες για να μην κλείνουν. Πλύνετε με γλυκό νερό τις άγκυρες, αλυσίδες, σχοινιά, κάβους και μπαλάνια. Κάντε το ίδιο στο κατόστρωμα, στην υπερκατοσκευή και στη γάστρα. Σημειώστε στο τετράδιο ή σημειωματάριο τις επισκευές που είναι αναγκαίες την ώρα που τις διαπιστώνετε. Κάντε μια απογραφή, σε δύο αντίγραφα, όλων των εξαρτημάτων που μένουν στο σκάφος και εκείνων που παίρνετε μαζί σας. Αν το σκάφος σας θα μείνει σε καρνάγιο, αφήστε τους ένα αντίγραφο της λίστας αυτής. Εσείς, κατά τη διάρκεια του χειμώνα, έχετε τον καιρό να συμπληρώσετε ό,τι χρειάζεται. Πλύνετε και ξεβγάλετε το τμήμα του σκάφους που βρίσκεται πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας (έξωλα). Αλείψτε τα μεταλλικά εξαρτήματα με βαζελίνη, χρησιμοποιώντας ένα πανί. Αυτός ο προστατευτικός φιλμός είναι απαραίτητος για όλα τα μέταλλα, που σίγουρα, αργά ή γρήγορα, θα διαβρωθούν από τη θάλασσα. Για ό,τι αφορά τον κινητήρα απευθυνθείτε σε έναν ειδικό. Αν έχετε μπαταρία, πάρτε τη μαζί σας, πλύνετε τη, γρασάρετε τους πόλους, φορτίστε την καλά και ελέγχετε την κάθε μήνα. Σκεπάστε το σκάφος με πάνινα καλύμματα και όχι πλαστικά. Φροντίστε να κυκλοφορεί ο αέρας μέσα στο σκάφος. Αυτό είναι

πολύ σημαντικό για να μην υπάρχει μέσα στο σκάφος μια υγρή και μουλιασμένη ατμόσφαιρα. Τα πλαστικά σκάφη δεν κινδυνεύουν από τίποτα, παρά μόνο βρωμίζουν όπως και τα άλλα. Τα ξύλινα μέρη τους όμως μπορούν να πάθουν ζημιά.

Καρνάγιο

Αν εμπιστευθείτε το σκάφος σας για το χειμώνα σε κάποιο καρνάγιο φροντίστε να είναι σοφό. Κάντε μια συμφωνία μαζί τους αφού πρώτα σας δώσουν ένα λογαριασμό για τη φύλαξη, τις εργασίες συντήρησης του σκάφους και ενδεχομένως του κινητήρα, το έξοδο για ανέλκυση - καθέλκυση, για τη ρυμούλκηση προς και από το χώρο φύλαξης, κλπ. Έχετε μια επαφή με τους υπεύθυνους για να σιγουρευτείτε ότι όλα πάνε καλά. Οι εργασίες και επισκευές πρέπει να γίνουν στην αρχή και όχι λίγο πριν αρχίσει η επόμενη περίοδος, όταν όλα τα σκάφη ετοιμάζονται για χρήση. Κι ένα προληπτικό μέτρο: Ζητήστε να σας πληροφορήσουν λεπτομερώς κάτω από ποιες συνθήκες ασφαρίζεται το σκάφος στο καρνάγιο και τι προβλέπει η ασφαλιστική εταιρεία. Μάθετε για τις ευθύνες που έχει όποιος αναλάβει το σκάφος σας. Πολλοί ιδιοκτήτες γνώρισαν δυσάρεστες εκπλήξεις μετά από κάποιο ατύχημα ή πυρκαγιά ακριβώς επειδή δεν φρόντισαν να ενημερωθούν.

Ένορξη Σαζόν

Υπάρχουν κάποιες ενέργειες που χρειάζονται στην αρχή κάθε νέας περιόδου για να ετοιμαστεί πάλι το σκάφος για ταξίδι. Ο επανεξοπλισμός θα είναι εύκολος αν οι εργασίες για το ξεχειμώνα του σκάφους έγιναν σωστά και αν οι επισκευές ήταν πλήρεις και έγιναν έγκαιρα. Φυσικά, όσο μικρότερο είναι το σκάφος τόσο λιγότερος χρόνος χρειάζεται για να προετοιμαστεί. Πάντως πριν ξεκινήσετε το ταξίδι σας για τη θάλασσα μην ξεχάσετε να πάρετε μαζί σας όλα τα απαραίτητα εξαρτήματα και αξεσουάρ. Επίσης ελέγξτε την ημερομηνία λήξεως των φωτοβολιδίων για σήμα κινδύνου και αγοράστε καινούριες αν έχει περάσει το χρονικό όριο. Ελέγξτε επίσης τις ημερομηνίες λήξης όλων των εγγράφων του σκάφους και ειδικά του ΠΓΕ (Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως). Σ' ένα σκάφος κρουαζιέρας, θα χρειαστεί να αφιερώσετε μια ή δύο μέρες για τις ετοιμασίες και την τοποθέτηση νέων οργάνων και συσκευών. Ελέγξτε το ρουκισμό, τα σωστικά μέσα και πώς είναι τακτοποιημένα. Ζώντας, έτσι, μέσα στα λιμάνια και βγαίνοντας για λίγες ώρες, θα ξανασυντηθήσετε τη ζωή του σκάφους και την κίνηση μέσα σε ένα περιορισμένο χώρο.



S



Y



N



T



E



X

- SHARKSKIN® - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ ΑΥΤΟΚΑΘΑΡΙΖΟΜΕΝΟ
 - SYNTEX® - SUPER - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ (ΧΩΡΙΣ ΒΑΡΕΑ ΜΕΤΑΛΛΑ)
 - CLASSIC SYNTEX - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ
 - ΧΡΩΜΑΤΑ & ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΣΚΑΦΩΝ
 - ΑΝΤΙΟΣΜΩΤΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
 - ΓΑΛΒΑΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
 - ΧΡΩΜΑΤΑ ΜΗΧΑΝΩΝ, ΕΞΑΛΛΩΝ, ΞΥΛΟΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ
- ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΘΕΙΤΕ
ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
Ή ΤΟ ΤΕΧΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ

Syntex®

“ Η SYNTEX® πέραν του ότι πάντα σέβεται το περιβάλλον, συνεχώς παρακολουθεί και ακολουθεί κάθε εξέλιξη στον τομέα της δραστηριότητάς της”.

SYNTEX A.E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΧΡΩΜΑΤΩΝ • ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ 193 00 • ΤΗΛ. ΤΕΧΝΙΚΟΥ: 210 557 4111 • FAX ΤΕΧΝΙΚΟΥ: 210 557 3490

M



A



R



I



N



E



υπολογισμός αναγκών.

Του Θανάση Κωνσταντάου,
Γενικού Διευθυντή SIEMENS ICS



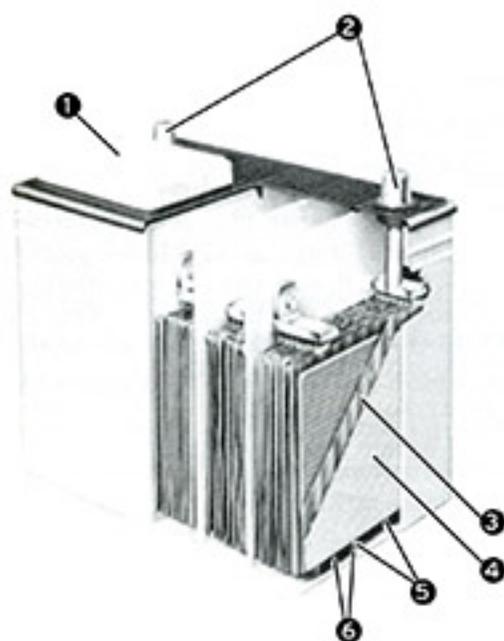
ΤΕΧΝΙΚΟ



Η μπαταρία είναι ζωτικής σημασίας για ένα σκάφος. Είναι η ενεργός δύναμη που «πυροδοτεί» όλα τα μηχανικά του μέρη καθώς και τα ηλεκτρονικά όργανα τα οποία στην εποχή μας είναι εξαιρετικά διαδεδομένα και άκρως απαραίτητα. Διαβάστε στο κείμενο που ακολουθεί όλες τις τεχνικές πληροφορίες για τη σωστή τους συντήρηση και να είστε σίγουροι ότι η σωστή φροντίδα τους θα σας ανταμείψει.

Η ποσότητα ενέργειας που είναι αποθηκευμένη στις μπαταρίες μας υπολογίζεται σε αμπέρ-ώρα (AmpereHours-Ah). Η ονομαστική χωρητικότητα μπαταρίας υπολογίζεται από τα αμπέρ-ώρα που μπορεί να δώσει μια μπαταρία αποφορτισμένη σε σταθερό διάστημα χρόνου και σε θερμοκρασία περίπου 27°C, μέχρι η τάση της να πέσει στο 1,75V ανά στοιχείο, δηλαδή για μία 12V στο 10,5V. Για την Αμερική το χρονικό διάστημα είναι 20h (C20 rating) ενώ για την Ευρώπη 10h (C10 rating). Για να επιλέξουμε το μέγεθος της μπαταρίας που χρειαζόμαστε σε ένα σκάφος πρέπει να εκτιμήσουμε την ημερήσια κατανάλωση σε Ah.

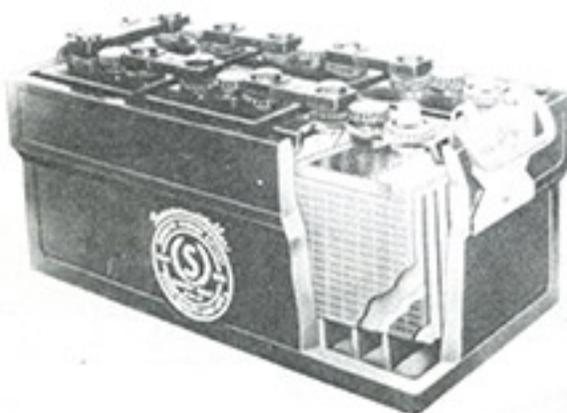
Η μέση ημερήσια κατανάλωση σε Ah μπορεί να υπολογισθεί εύκολα εφόσον γνωρίζουμε το σύνολο του εξοπλισμού του σκάφους μας, που καταναλώνει συνεχείς ρεύμα από τις μπαταρίες. Θα πρέπει να γνωρίζουμε πόσα Watts απαιτούνται για την λειτουργία κάθε συσκευής και να υπολογίσουμε κατά μέσο όρο τον χρόνο σε ώρες κατά τον οποίο χρησιμοποιείται κάθε συσκευή σε μία μέρα. Αν η συσκευή αναγράφει Amperes (A) αντί για Watts (W) τότε πρέπει να πολλαπλασιάσουμε τα Amperes με το βολτάζ της μπαταρίας μας (συνήθως 12 V) ώστε να καταλήξουμε σε Watts. Αν τώρα πολλαπλασιάσουμε τον αριθμό των απαιτούμενων Watts με τις ώρες κατά τις οποίες η συσκευή θα είναι σε λειτουργία βρίσκουμε πόσες Βατ-ώρες (Wh) καταναλώνει η συσκευή μας. Διαγράφοντας τις Βατ-ώρες (Wh) που βρήκαμε με το βολτάζ της μπαταρίας μας βρίσκουμε τα αμπέρ-ώρα (Ah).



Εικόνα 1

Τυπική κατασκευή 12V μπαταρίας αυτοκινήτου, με έξι στοιχεία. Το κάθε στοιχείο περιλαμβάνει μία σειρά εναλλασσόμενες αρνητικές από μόλυβδο (Pb) και θετικές πλάκες από διοξείδιο του μολύβδου (PbO₂), βυθισμένες σε διάλυμα θεικού οξέος. Διακρίνονται οι δύο πόλοι: Ο θετικός που ενώνεται με όλες τις θετικές πλάκες και ο αρνητικός με τις αντίστοιχες αρνητικές.

1. Εξερριστικά πώματα.
2. Ακροδέκτες
3. Διαχωριστήρας
4. Αρνητική πλάκα
5. Θετική πλάκα
6. Χώρος ιζημάτων



Εικόνα 2

Βαριά κατασκευή μπαταρίας ναυτικού τύπου (marine type) για τις καταναλώσεις του σκάφους (service battery). Ο ηλεκτρολύτης μιας μπαταρίας χρησιμοποιείται σε δύο τύπους. Τον κλασικό, υγρό τύπο ηλεκτρολύτη (wet electrolyte) και τον ηλεκτρολύτη σε μορφή gel που αντιστοιχεί στις μπαταρίες κλειστού τύπου. Μία εξέλιξη στις μπαταρίες είναι οι νικελίου-καδμίου. Μπορούν να αποφορτίζονται τελείως και να ξαναγεμίζονται χωρίς προβλήματα. Όταν δεν λειτουργούν σε κύκλωμα έχουν πολύ μικρή αποφόρτιση. Βεβαίως το κόστος τους είναι μεγαλύτερο. Ευρύτατα διαδεδομένες σε μικρές χωρητικότητες για φορητή χρήση.

Σε ένα δωδεκάβορτο σκόφος απλά διαιρούμε τις βολτ-ώρες με 12 ώστε να καταλήξουμε σε αμπέρ-ώρα (Ah), δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση καταναλώνονται 66,5 Ah. Επειδή μια μπαταρία δεν πρέπει να αποφορτίζεται χαμηλότερα από το 50% της χωρητικότητας και επειδή σπανίως μια μπαταρία είναι φορτισμένη περισσότερο από το 90% της χωρητικότητας, καταλήγουμε στον πρακτικό κανόνα ότι μόνο ένα 40% της συνολικής χωρητικότητας είναι στην πραγματικότητα διαθέσιμο. Με την παραδοχή αυτή καταλήγουμε ότι η απαιτούμενη χωρητικότητα της μπαταρίας μας θα πρέπει να είναι περίπου 165 Ah. Από τον πίνακα 1, φαίνεται ότι ο εξοπλισμός όπως φώτα καμπίνας / σαλονιού, ψυγείο κλπ, προκαλούν τον μεγαλύτερο φόρτο στην μπαταρία, δεδομένου ότι έχουν μια σταθερή κατανάλωση που εκτείνεται σε μεγάλο χρονικό διάστημα. Πρέπει να σημειωθεί ότι παρά τις τεράστιες απαιτήσεις της σε ισχύ, η μίζα της μηχανής δεν επιβιβάζει ιδιαίτερα την μπαταρία επειδή χρησιμοποιείται για λίγα δευτερόλεπτα την φορά. Επιπλέον, η μίζα μηχανής έχει συνήθως δική της μπαταρία. Βέβαια το μέγεθος της μπαταρίας της μηχανής δεν υπολογίζεται με βάση τα Ah που θα καταναλωθούν απλά από τις απαιτήσεις σε αμπέρ που έχει η μίζα (Cold Cranking amps) για να εκκινήσει την μηχανή. Λόγω του

διαφορετικού έργου που καλούνται να εκτελέσουν οι μπαταρίες καταναλώσεων από τις μπαταρίες της μηχανής, έχουν και διαφορετική κατασκευή. Οι μπαταρίες καταναλώσεως (service battery) τροφοδοτούν το σκόφος με μια χαμηλή σχετικά ένταση για πολλές ώρες και πρέπει να είναι κατάλληλες για συχνή αποφόρτιση μέχρι τουλάχιστον το 50% της χωρητικότητας τους (Deep-Cycle batteries) και να αντέχουν σε πολλές φορτίσεις και αποφορτίσεις (Life cycles). Η κατασκευή των μπαταριών αυτών γίνεται με παχύτερα φύλλα μοθύβδου, ισχυρότερο σκελετό, πυκνότερο ενεργό υλικό, ισχυρότερο διαχωριστικό και γενικότερα βαρύτερη κατασκευή (Marine type). Αντιθέτως, οι μπαταρίες της μηχανής τροφοδοτούν την μίζα με ρεύμα μεγάλης εντάσεως (έως 200 A) για λίγα δευτερόλεπτα και εν συνεχεία ακολουθεί φόρτιση από το alternator της μηχανής. Η κατασκευή τους απαιτεί πολλά λεπτά φύλλα με χαμηλής περιεκτικότητας ενεργό υλικό. Έτσι μεγαλώνει η επιφάνεια των φύλλων και μικραίνει ο χρόνος διάχυσης του οξέος δια των φύλλων και δίνει την δυνατότητα παραγωγής πολλών αμπέρ (Automotive ή Cranking type batteries). Οι μπαταρίες αυτές δεν είναι κατάλληλες για χρήση σε καταναλώσεις σκόφους και θα καταστροφούν σύντομα.



Πίνακας 1: Ενδεικτικός υπολογισμός αναγκών:

Συσκευή	Watts	Διάρκεια	Watt-Hours
Φανός Αγκυροβολίας	10	10h	100
Αντλία σεντίνας 48	0,2	12min	9,6
Φώτα Σαλονιού	48	5h	240
Όργανα	12	3h	36
Inverter 60	4,3	4h 18min	258
Ραδιόφωνο	2	4h	8
VHF (λήψη)	6	12h	72
VHF(εκπομπή) 60	0,2	12min	12
Αντλία νερού 48	0,3	18min	14,4
Εργάτης Άγκυρας 240	0,2	12min	48

Συνολικές watt-ώρες 798



ΜΠΟΡΟΥΜΕ ΝΑ ΠΙΑΣΟΥΜΕ ΤΑΧΥΤΗΤΑ
20 ΚΟΜΒΩΝ ΧΩΡΙΣ ΑΕΡΑ



ΤΑΞΙΔΕΨΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ



KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354, ΑΘΗΝΑ 17674 - Τ.Θ. 77060, 175-10
ΤΗΛ.: 210 94 84 500 FAX.: 210 94 08 508-9-10 Email: kristen@internet.gr



Ιστιοφόρο

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ

Συνεχίζονται οι εργασίες επισκευής και επανεξοπλισμού του ιστορικού Ι/Φ «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ», πάνω στα καταστρώματα του οποίου εκπαιδεύθηκαν, από το 1965 έως το 1990, χιλιάδες αξιωματικών του Εμπορικού μας Ναυτικού και του Λιμενικού Σώματος. Σήμερα, ύστερα από μία περιπέτεια 14 χρόνων εγκατάλειψης και κρατικής αδιαφορίας, βρίσκεται στα χέρια του Πολεμικού μας Ναυτικού, το οποίο και προσπαθεί για την επαναλειτουργία του.

Το Ι/Φ «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ» ναυπηγήθηκε το 1929 στο ναυπηγείο Dumbarton της Σκωτίας για λογαριασμό του Άγγλου Λόρδου Runciman, με σκοπό να χρησιμοποιηθεί ως ιδιωτική θαλαμηγός. Το πρώτο του όνομα ήταν «SUNBEAM». Έχει μήκος 195 πόδια και πλάτος 30, βύθισμα 5 μέτρα και συνολικό εκτόπισμα 636 τόνων. Η αρχική πλήρης ιστιοφορία του προέβλεπε 15 ιστία 5.000 τετραγωνικών μέτρων. Λίγο πριν από την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το «SUNBEAM» δωρίθηκε από τον ιδιοκτήτη του στο Πολεμικό Ναυτικό της Αγγλίας και χρησιμοποιήθηκε σε διάφορες πολεμικές αποστολές μέχρι το 1946, όπως και πουλήθηκε στο Ίδρυμα Αβραάμ Ρόντμπεργκ στην Στοκχόλμη, που το χρησιμοποίησε ως εκπαιδευτικό πλοίο του Εμπορικού Ναυτικού, κυρίως στην Βαλτική Θάλασσα, μέχρι το 1954. Το 1955 αγοράστηκε από την εταιρεία CLIPPER LINE του Μάλμω Σουηδίας και μετονομάστηκε σε «FLYING CLIPPER». Το σκάφος ανέλαβε

να χρησιμοποιείται από την Σουηδική Κυβέρνηση ως εκπαιδευτικό του Εμπορικού Ναυτικού, αλλά ταυτόχρονα άρχισε να χρησιμοποιείται και από την Σουηδική Ναυτική Σχολή Δοκίμων ως σκάφος αγώνων κατηγορίας «Tall Ship», συμμετέχοντας σε πολλούς διεθνείς αγώνες, πραγματοποιώντας μάλιστα τον γύρο του κόσμου αρκετές φορές. Στις 21 Απριλίου του 1965 ο έλληνας πλοιοκτήτης και εθνικός ευεργέτης Ευγένιος Ευγενίδης αγόρασε το σκάφος για λογαριασμό του Ελληνικού Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για 42.000 λίρες Αγγλίας, με σκοπό να χρησιμοποιηθεί ως πλοίο εκπαίδευσης των μοσχιτών των Σχολών του Εμπορικού μας Ναυτικού. Εποκολούθησε εκτεταμένη επισκευή και μετοσκήνη των εξωτερικών - εσωτερικών χώρων του καθώς και αντικατάσταση όλων των παλαιών ιστιών με καινούργια. Το πλοίο ταξίδευε με τρεις μάστιγες, τέσσερις φλόκουκς και την πρωραία

κάτω γάμπια (πρωαίο τετράγωνο ιστίο). Με πλήρη ιστιοφορία και πλεύση δευτερόπριμα ή πηλοδορμία, έφθανε μέχρι και ταχύτητα 18 κόμβων και χωρίς καμία υποβοήθηση μηχανής. Όλες οι εργασίες έγιναν στα ναυπηγεία Σκαρδαμυκά. Στις αρχές του 1966 το ιστοφόρο πλήρως ανανεώθηκε και με νέο πλέον ελληνικό όνομα «ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ» τίθεται σε πλήρη λειτουργία, αφού πρώτα υπολογίζεται στο λιμάνι του Πειραιά.

Από τότε, μέχρι το 1990 χρησιμοποιήθηκε ως εκπαιδευτικό από τις Ανώτερες Δημόσιες Σχολές του Εμπορικού Ναυτικού, όπως και με απόφαση της τότε κυβέρνησης παραρτήθηκε, καθώς και είχε αλλόθεν ο κανονισμός και κρίθηκε ότι δεν χρειαζόταν πλέον η «καιροναυτική» αυτή εκπαίδευση πάνω σε τέτοιου τύπου πλοία. Έτσι έκλεισε μία ήσυχη περίοδος ναυτικής πρακτικής εκπαίδευσης των Δοκίμων αξωματικών του Εμπορικού και Λιμενικού Σώματος. Η απόφαση αυτή άφησε την χώρα μας, μία χώρα με μακραίωνα ναυτική παράδοση, ουσιαστικά χωρίς άλλο παράμοιο ιστοφόρο. Όλα τα κράτη που θέλουν να προβάλονται ως έχοντα ναυτική παράδοση και ιστορία διατρέφουν σε ενέργεια από τουλάχιστον ένα ιστοφόρο τύπου Tall Ship, που το χρησιμοποιούν είτε για εκπαιδευτικούς σκοπούς ή για λόγους προβολής σημαίας σε ταξίδια εκτός της χώρας. Έτσι, η Ιταλία έχει το Amerigo Vesproucci, η Ιαπωνία το Juan Sebastian de Elcano και η Γαλλία τα Etoile και Belle Poule. Η Πορτογαλία έχει το Sagrés που μόλις πρόσφατα είχε επισκεφθεί και το λιμάνι του Πειραιά, κατά την διάρκεια διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων και είναι αδελφό πλοίο με το Eagle των ΗΠΑ και το Tovarish του Ουκρανικού Ναυτικού.

Μετά τον παραρτησμό του Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ το 1990, ξεκινούν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διαδικασίες μεταβίβασης της ιδιοκτησίας του στο Υπουργείο Πολιτισμού, οι οποίες ολοκληρώνονται το 1995 όταν με κοινή απόφαση των τότε υπουργών Εμπορικής Ναυτιλίας, Πολιτισμού και Οικονομικών το Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ πλέον ανήκει στο Υπουργείο Πολιτισμού. Από το 1995 έως και 2002 το Υπουργείο Πολιτισμού χρησιμοποιεί τον παραρτημένο ΕΥΓΕΝΙΔΗ κατά αρχήν σαν κέντρο θεραπείας και επανένταξης κοινότητας απεξάρτησης και αρχικά, με το πρόσημο της συντήρησης του σκάφους, σαν υπηρεσία προαγωγής δεκάδων υποαλλήλων με συμβάσεις οριστού χρόνου. Το σκάφος μέρα με την μέρα τρεπώνεται και ακουριάζεται, σπάζει αβόητο, δεμένο στον προβόλο της Μαρίνας Ζέας κατά αρχήν και αργότερα στο Τροκαντερό. Το 2002 η τότε ηγεσία του Υπουργείου Πολιτισμού κρίνοντας το κόστος συντήρησης υπέρβαρο, τους υπηρεσιακούς παράγοντες ανήκοντες να το διατηρήσουν ως «ιστορικό διατηρητέο μνημείο» και συμπολογίζοντας τον κίνδυνο το πλοίο να βυθιστεί δεμένο στο λιμάνι, αποφασίζει να το παραχωρήσει δωρεάν στο Πολεμικό Ναυτικό. Πιστεύει ότι ίσως ήταν ο μόνος δημόσιος φορέας που θα μπορούσε να κάνει κάτι για να σωθεί αυτό το πλοίο με την τόση ιστορία που κουβάλαγε πάνω του.

Το 2004 μετά από πρωτοβουλία του Υπουργού Άμυνας Σπύριου Σπηλιωτόπουλου και κοινή απόφαση του

Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κερασιγιάννη και Αναπληρωτή Υπουργού Πολιτισμού Φάνη Πετραλιά, το έργο της αναβίωσης του Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ τίθεται υπό την αιγίδα και των τριών υπουργείων. Για τον λόγο αυτό συστάθηκε ειδική επιτροπή (σε εθελοντική βάση και χωρίς καμία αμοιβή) για την παρακολούθηση των εργασιών, υπό την προεδρία του Υπουργού του Πολεμικού Ναυτικού Υπασπάρχου Α. Σουρβίνου Π.Ν και μέλη γνωστά επιφανή στελέχη της ναυτικής οικογένειας και ανθρώπων που αγαπάνε την θάλασσα όπως ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Ερασιφίλων Ν. Ευθυμίου, ο πρόεδρος του ιδρύματος «ΕΥΓΕΝΙΔΗ» ερασιφίλης Α. Δημητριάδης-Ευγενίδης, ο πρόεδρος των Ολυμπιακών Αερογραμμών καθηγητής Ναυπηγικής Π. Παπαγεωργίου, ο ερασιφίλης Γ. Πατέρας, ο πρόεδρος του ΠΟΙΑΘ Ι. Μαραγκουδάκης, ο οποίος πέραν της ναυτικής εμπειρίας του στον τομέα της ιστιοπλοΐας, συνεισφέρει στο έργο της επιτροπής και με τις γνώσεις του σαν μηχανολόγος-ηλεκτρολόγος. Επίσης στην επιτροπή συμμετέχουν ο Sailing Expert Riccardo Arrighoni καθώς και ο επί 20 χρόνια κυβερνήτης του Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ Πηλοάρχος Ε.Ν.Α. Πατρινός. Το Λιμενικό Σώμα εκπροσωπεί ο Αρχιηλοίαρχος Λ.Σ. Η. Σκινιδης. Την υψιπή εποπτεία έχει ο ίδιος ο Υπουργός Άμυνας Σπύριος Σπηλιωτόπουλος.

Κατά την τελευταία συνεδρίαση της επιτροπής αποφασίστηκε να διενεργηθεί διεθνής διαγωνισμός για την εξύφρηση κατάλληλου ναυπηγείου στον ελληνικό χώρο, που να έχει προηγούμενη εμπειρία, ώστε να αναλάβει με την επιβλεπή του Πολεμικού Ναυτικού τις εργασίες αναπαύσεως και ανακατασκευής των κατεστραμμένων σκάφους, καθώς και των εξωτερικών κατασκευών και υπερκατασκευών. Κάποιες εργασίες που είχε αναλάβει ο Ναύσταθμος Σαλαμίνας πρόκειται να περατωθούν περί το τέλος Ιανουαρίου 2005 και αφού το σκάφος καταστεί πλέον ασφαλές από πλευράς ευσταθείας και υδατοστεγανότητας, θα μεταφερθεί με ρυμουλκά για τις περαιτέρω εργασίες στο ναυπηγείο που θα έχει επιλεγεί. Το Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ πρόκειται να καταστεί πλεύσιμο στις αρχές Δεκεμβρίου 2006. Έτσι ώστε ορισώς μετά να πλεύσει στην Βοστώνη ΗΠΑ και να μπορέσει να εκπροσωπήσει την χώρα μας στην συνάντηση των TALL SHIPS, που προβλέπεται να γίνει εκεί τον Ιούλιο του 2007 και η οποία σκεπάζεται ότι θα είναι η μεγαλύτερη που έχει γίνει ποτέ για τέτοια ιστορικά πλοία μέσα στα τελευταία 100 χρόνια.

Το συνολικό πρόγραμμα εργασιών αναπαύσεως / ανακατασκευής / επαναεπιπλοΐας του Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ πρόκειται να κοστίσει περί τα 12.000.000 ευρώ.

Με την ελπίδα ότι το όραμα θα γίνει σύντομα πραγματικότητα, τα πονιά του ΕΥΓΕΝΙΔΗ θα «φρουκώσουν» και πάλι παρήσανα, όχι μόνον μέσα στο Αιγαίο, αλλά και στις θάλασσες των πέντε ηπείρων, όπως συνήθιζε να ταξιδεύει για 60 ολόκληρα χρόνια. Είναι σίγουρο ότι ερασιφειδούντας το Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ θα προβάλει όχι μόνο τη σημαία και την ελληνική ναυτοσύνη παγκοσμίως, αλλά θα προσφέρει ταυτόχρονα συγκινήσεις και μοναδικές εμπειρίες στους ήπαιτες του πανιού.

“ Όλα τα κράτη που θέλουν να προβάλλονται ως έχοντα ναυτική παράδοση και ιστορία διατρέφουν σε ενέργεια από τουλάχιστον ένα ιστοφόρο τύπου Tall Ship, που το χρησιμοποιούν είτε για εκπαιδευτικούς σκοπούς ή για λόγους προβολής σημαίας σε ταξίδια εκτός της χώρας...”

Το Πολεμικό Ναυτικό έχει αναλάβει ένα λογαριασμό για όσους θέλουν να συνεισφέρουν στις εργασίες ανακατασκευής και αναπαύσεως του «ΕΥΓΕΝΙΔΗ», ο οποίος είναι: ΓΕΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ 9800078148-7.

Για οποιαδήποτε πληροφορία σχετικά με το πρόγραμμα αναπαύσεως / ανακατασκευής του Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ απευθυνθείτε: Κων ΒΑΣΙΛΗ ΠΟΛΙΤΗ Τηλ: 0033632161867 e-mail: bpolitis@wanadoo.fr Fax: 0033494301380

ΑΝΤΙΠΟΛΙΤΕΥΣ Β. ΠΟΛΙΤΗΣ Π.Ν ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΑΝΑΠΑΛΙΩΣΗΣ Ι/Φ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ

Ιστιοπλοϊκοί Αγώνες ΕΣ ΔΙΑΚΟΤΕΣ



ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ



57

ΘΕΣΠΙΟΝ/ΠΙΣΕ 95

Κάθε καλοκαίρι την περίοδο των διακοπών, τον Αύγουστο, ο ΠΟΙΑΘ μετέχει σε αγώνες ανοικτής θαλάσσης της περιφέρειας, με τα σκάφη της σχολής Ιστιοπλοΐας. Οι αγώνες αυτοί είναι το Ρόλλυ Ιονίου που διεξάγεται στα Επτάνησα και η Ιστιοπλοϊκή Εβδομάδα της Νότιας Ελλάδας που γίνεται στη νότια Πελοπόννησο. Η διάρκεια κάθε αγώνα είναι μία εβδομάδα, δηλαδή τα σκάφη μας ξεκινούν 2-4 ημέρες νωρίτερα για να φτάσουν στην πόλη εκκίνησης. Το ίδιο συμβαίνει και για την επιστροφή. Όλα τα σκάφη μαζί, ξεκινούν από το Μικρολίμανο κάνοντας ουσιαστικά μία πολύ ωραία κρουαζιέρα, μέχρι να φτάσουν στον τόπο προορισμού. Πέρυσι ήταν η Νεάπολη Λακωνίας, αφητηρία της Ιστιοπλοϊκής Εβδομάδας Νότιας Ελλάδας. Η μεγάλη Ιστιοπλοϊκή

παρέα του ΠΟΙΑΘ σίγουρα δεν περνάει απαρατήρητη, τόσο για τις αγωνιστικές της επιδόσεις, όσο και για το κέφι και τον ενθουσιασμό της. Είναι χαρακτηριστικό πως όσοι παίρνουν μέρος στους αγώνες αυτούς συνεχίζουν με ευκολία την επαφή τους με την ανοικτή θάλασσα, αφού η εμπειρία είναι ανεπανάληπτη, ενώ οι γνώσεις που αποκτιούνται μέσα από τα τόσα μίλια και τη "ναυτική" ζωή, είναι μοναδικές. Οι Ιστιοδρομίες στους αγώνες αυτούς είναι συνήθως εύκολες και ο καιρός πάντα βοηθάει. Κάθε Ιστιοδρομία μπορεί να είναι από 10 μίλια (λιγότερο από όσο η Αίγινα), μέχρι 35 (λιγότερο από όσο η Ύδρα). Λόγω των καιρικών συνθηκών, οι Ιστιοδρομίες διαρκούν μερικές ώρες μόνο, ενώ υπάρχουν και ημέρες "ρεπό" όπου οι αγωνιζόμενοι ξεκουράζονται. Οι όμιλοι που διοργανώνουν αυτούς τους αγώνες παρέχουν άριστη φιλοξενία στα πληρώματα, με πλήθος εκδηλώσεων, ενώ η οργάνωση της αποστολής από τον ΠΟΙΑΘ είναι εγγύηση για αξέχαστες διακοπές. Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις ημερομηνίες και τις πόλεις που θα επισκεφθούμε εφέτος, έχει η γραμματεία του ομίλου.

ΕΛΛΗΝ' ΑΝΟΙΞΟΥΜΕ ΠΑΝΙΑ



- Ⓢ Η μόνη σχολή με πάνω από 30 χρόνια εμπειρίας στην υπεύθυνη διάδοση του αθλήματος της Ιστιοπλοΐας Ανοικτής Θάλασσης στην Ελλάδα με περισσότερους από 15.000 απόφοιτους.
- Ⓢ Η μόνη σχολή που διαθέτει 8 εκπαιδευτικά σκάφη για τους μαθητές της.
- Ⓢ Η μόνη σχολή που έχει δημιουργήσει ξεχωριστά τμήματα ΑΡΧΑΡΙΩΝ, ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΩΝ, ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑ και ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ.
- Ⓢ Τα μαθήματα διδάσκονται με τους πλέον σύγχρονους τρόπους διδασκαλίας: PROJECTORS, SLIDES, COMPUTER SIMULATORS, ΕΙΔΙΚΕΣ ΒΙΝΤΕΟΚΑΣΣΕΤΕΣ, ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΚΑ ΜΟΝΤΕΛΑ, ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ.
- Ⓢ Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα με επιδείξεις LIFERAFT, ΣΩΣΤΙΚΩΝ, ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΗΣ και ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ.
- Ⓢ Διδάσκουν 20 έμπειροι καθηγητές και εκπαιδευτές.
- Ⓢ Τα θεωρητικά μαθήματα διδάσκονται στις καινούργιες εγκαταστάσεις του Π.Ο.Ι.Α.Θ. που είναι από τις πλέον σύγχρονες στον κόσμο.
- Ⓢ Οργάνωση εκπαιδευτικών μονοήμερων και τριήμερων για τη συνεχή επαφή των αποφοίτων με το άθλημα και συμμετοχή σε ιστιοπλοϊκούς αγώνες.
- Ⓢ Νέες σειρές μαθημάτων επαναλαμβάνονται κάθε 2 μήνες.



ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ (ΠΟΙΑΘ)

ΣΧΟΛΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ



Κρουαζιέρα

...με ένα αγωνιστικό!

(Η Σ.Κ.Γκίκα, απόφοιτος μαθήτρια του ΠΟΙΑΘ, αφηγείται)

Πολλοί θα αναρωτιόντουσαν τι το ιδιαίτερο έχει το θέμα, τι πιο ηλαγικό από το να πηγαίνει κανείς κρουαζιέρα με ένα σκάφος το καλοκαίρι. Αν όμως το σκάφος αυτό είναι το αγωνιστικό Zantino Tim, τότε καταλαβαίνετε ότι είχα την τιμή να πάω κρουαζιέρα με το σκάφος άνετο κάθε γυναίκας ιστιοπλόου. Δικαίως βέβαια θα ρωτήσατε πως συμβιβάζεται το όνομα Zantino Tim με τη λέξη κρουαζιέρα! Η κρουαζιέρα δεν ήταν παρά ένα αναγκαίο, πήλην ευχάριστο, επακόλουθο του ρόλι Νοτίου Πελοποννήσου, στο οποίο για όλητη μια φορά το Zantino Tim είχε θριαμβώσει. Μου έγινε λοιπόν η πρόταση να επιστρέψω μαζί τους στον Πειραιά και χωρίς να το πολυσκεφτώ είπα το ΝΑΙ. Μέχρι εκείνη τη στιγμή το Zantino ήταν για μένα ένα σκάφος που είχε γράψει ιστορία στα ιστιοπλοϊκά δρώμενα με την

πορεία του στον υγρό στίβο, με τις επιτυχίες, το αμείλιχο γυναικείο πλήρωμα, τον καταξιωμένο κυβερνήτη. Δεν ήταν λοιπόν υπερβολή να ανεβαίνω στο deck μετά φόβου, δέους και ενθουσιασμού. Δεν κρύβω ότι στην αρχή ήμουν αρκετά αμήχανη και σαστισμένη. Ωστόσο πολύ γρήγορα η φιλοξενία του κυβερνήτη και των κοριτσιών με έκαναν να νιώσω τόσο άνετα, σαν να ήμουν και εγώ μέλος του πληρώματος. Κάτι τέτοιες στιγμές είναι που βλέπει κανείς το μεγαλείο του ναυτικού. Φιλοξενία, προσφορά, περιποιητικότητα, αρετές και αξίες που χαρακτηρίζουν τον Έλληνα, τον ιστιοπλόο, το γενναίο άνθρωπο. Το πρώτο πράγμα που με εντυπωσίασε στο ίδιο το σκάφος ήταν η λεπτομέρεια με την οποία ο κυβερνήτης το είχε διαμορφώσει, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται με τον αριστε-

“...πολύ γρήγορα η φιλοξενία του κυβερνήτη και των κοριτσιών με έκαναν να νιώσω τόσο άνετα, σαν να ήμουν και εγώ μέλος του πληρώματος...”

...ιδιότυπη στιγμή που παρατηρούσε
η αρχιτεκτόνισσα τα κορίτσια...



ρο τρόπο στις ανάγκες τόσο του «ασθενούς φύλου», γυναικείου πληρώματος, όσο και των «ασθενωτών» παλαιότων κυμάτων και αέρηδων. Εκεί θαύμασα την πείρα, τη βαθιά γνώση της τέχνης της θάλασσας σε ένα πάντρεμα με απίστευτο μεράκι και αφοσίωση.

Αφήσαμε πρωί την Καλαμάτα με πορεία προς τα παράλια της Μάνης. Ο ήλιος διατρανεί πάνω στη γαληνεμένη θάλασσα βόρφοτάς την με τα πιο ζωηρά χρώματα. Χάζευα τις κοπέλες για τον τρόπο που λειτουργούσαν πάνω στο σκάφος, την άνεση και την ακρίβεια με την οποία χειρίζονταν τις σκάτες, τα μοντέρια. Τότε μου γίνεται η πρόταση «θέλεις να κάνεις τμόνης». Εγώ, τμόνη στο Ζαντίνο; Ούτε στα πιο τρελά μου όνειρα! Είχα τόσο πολύ γοητευτεί που αν και με έκοιγε ο ήλιος για...κάποιες ώρες δεν έλεγα να το αφήσω από τα χέρια μου. Όσο περνούσε η ώρα το αεράκι δυνάμωνε και ακούστηκε ξαφνικά η φωνή του κυβερνήτη «κορίτσια, πάμε για μπαλόνι». Εκεί ήταν η αποκάλυψη! Το σκάφος στήθηκε αμέσως και σύντομα το μπαλόνι φιλεράριζε με τον άνεμο. Τα κορίτσια όλα στις θέσεις τους να συνεργάζονται με απίστευτη αρμονία και συνέπεια σαν καθοδηγούμενη μηχανή!

Κάποια στιγμή με βάζουν και μένα στο παιχνίδι. «Πήγαινε στο άημπουρο για πότσα», «Πάρε τη σκάα να τριμάρεις το μπαλόνι», οι εντολές ερχότανουσαν η μία μετά την άλλη και εγώ δεν πίστευα όλα όσα συνέβαιναν! Αγκώθηκα στην αρχή. Μετά σφέθηκα τελείως και έγινα και εγώ ένα με το πλήρωμα. Τελικά τα όνειρα γίνονται πραγματικότητα αρκεί να σφεθείς για να τα ζήσεις! Η όλη εμπειρία με είχε συνεπάρει τόσο πολύ που δεν κατάλαβα το πώς πέρασε η ώρα. Ο ήλιος άγγιξε γρήγορα τη μέση του ουρανού κυριαρχώντας στο τοπίο με τη λάμψη του και άρχισε σιγά-σιγά να αποτροβιέται στον ορίζοντα με το δειλί. Εκείνη τη στιγμή και ενώ πλησιάζαμε τον κόβο Μαϊνά, με τον αέρα ιδιαίτερα φιλικό για εμάς, με τη θάλασσα και τον ουρανό βαμμένον στα χρώματα του δειλινού γίναμε ένα με τη φύση. Η γλυκιά αημέρα της θάλασσας μας τύληξε σαν ένα βυσσινί πέπλο και μας ένωσε με τον ουρανό. Τότε ακούστηκε η καμπάνα από το μοναστήρι στην άκρη του κόβου. Ο καπετάνιος παίρνει στα χέρια του ένα καχύλι και απαντά στο χαιρετισμό. Η μέρα τελειώνοντας μας βρήκε με πορεία προς τη Μονεμβασιά. Μαϊνάραμε τα πανιά καθώς το τα φώτα του κόσπου ξεπρόβα-

λαν στον ορίζοντα. Ήμασαν όλοι σιωπηλοί απολαμβάνοντας τη χαλάρωση που έρχεται πάντα μετά από μία έντονη εμπειρία. Το πρωί με την ανατολή αφήναμε τη Μονεμβασιά λουσμένη στο φως του ήλιου να ξεπροβάλλει σαν μνημείο μιας άλλης εποχής και πήραμε ρότα προς την Ύδρα τραγουδώντας οσαμότητα. Στα Τσελεβίνα απολαύσαμε άλλη μια από τις χάρες της ιστοπλοίας, έκπληξη από τον καπετάνιο. Δέσαμε σε ένα μαγευτικό κοιλπίσκο όπου τα τρικουάζ νερά του δεν είχαν σε τίποτα να ζηλέψουν τα κοραλλιογενή νησιά του Ειρηνικού! Η ομορφιά της απλότητας σε όλο της το μεγαλείο. Το ταξίδι τελείωνε καθώς φαίνονταν τα φώτα της Περαϊκής και με βρήκε πάλη στο τμόνη για μια τελευταία γλυκιά ανάμνηση από το Ζαντίνο. Τα συναισθήματα ανάμεικτα, χαρά, λύπη, συγκίνηση, θαυμασμός. Ναι θαυμασμός ήταν αυτό που επικρατούσε για όλα όσα έζησα στην κρουαζιέρα με το Ζαντίνο, μια κρουαζιέρα όπου βίωσα, την ιστοπλοία, τη ναυτική τέχνη, τη φιλοξενία, την ορχοντιά. Δεν μπορώ παρά να νιώθω μεγάλη ευγνωμοσύνη και την ανάγκη να τους πω ένα μεγάλο ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ!



...κάθε χρόνο... για... η...
...στο... του...
...στο... του...

Κύθηρα

Ανάμεσα στα δύο αρχιπελάγη, το Αιγαίο και το Ιόνιο, βρίσκονται τα Κύθηρα. Τα Κύθηρα, το νησί της Κυθέρειας Αφροδίτης, είναι ένα από τα μεγάλα, αλλά άγνωστα νησιά της Ελλάδας. Στο νότιο άκρο της Πελοποννήσου, εκεί που βρίσκεται ο Κάβος Μαλιάς, σαν προέκταση μέσα από τη θάλασσα ξεπετάγονται τα Κύθηρα. Απέναντι από την Ελαφόνησο και πολύ κοντά στη Νεάπολη, είναι ένα ιδανικός σταθμός για τα σκάφη.





“
*...ιδιαιτέρα σημασία παρουσιάζει
 η αρχιτεκτονική των Κυθέρων,
 στην οποία συνυπάρχουν βενετσιάνικα
 και αιγαιοπελαγίτικα στοιχεία,
 που δένουν σ' ένα αρμονικό σύνολο...*
 ”



Τα Κύθηρα μπορούν να αποτελέσουν ενδιάμεσο σταθμό για κρουαζιέρα με προορισμό είτε την Πελοπόννησο και το Ιόνιο, είτε και την Κρήτη. Ξεκινώντας κανείς από τον Πειραιά με το σκάφος, μπορεί να διανυκτερεύσει στην Ύδρα, τη Μονεμβάσια και κατόπιν στα Κύθηρα, για να συνεχίσει μετά το ταξίδι του είτε προς Δυσσόδες είτε προς Νάοι. Τα Κύθηρα περιλαμβάνουν μία έκταση γης 284 τετραγωνικών χιλιομέτρων, στο μεγαλύτερο τμήμα της ορεινής, με αρκετές όγκος γόνιμες κοιλάδες και κατόψεις ρεματιές. Ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζει η αρχιτεκτονική των Κυθέρων, στην οποία συνυπάρχουν βενετσιάνικα και αιγαιοπελαγίτικα στοιχεία, που δένουν σ' ένα αρμονικό σύνολο. Τα Κύθηρα είναι γνωστά από τους αρχαίους χρόνους, κυρίως από τη λατρεία της θεάς Αφροδίτης. Για την προέλευση της λέξης Κύθηρα υπάρχουν διάφορες εκδοχές. Ο Ησίοδος στη Θεογονία αναφέρει ότι η Αφροδίτη γεννήθηκε στους αφρούς της θάλασσας των Κυθέρων, όταν έπεσαν σ' αυτήν τα γεννητικά όργανα του Ουρανού, τα οποία του είχε αποκόψει ο Κρόνος. Αργότερα φέρεται ότι πήγε στην Κύπρο. Τα

Κύθηρα δεν έχουν αναπτυχθεί τουριστικά, με αποτέλεσμα να διατηρούν όλη την γραφικότητα και την ιδιαίτερη φυσιογνωμία τους. Το ήπιο κλίμα και η εναλλαγή τοπίων, που συνδυάζουν την ομορφιά της θαλασσινής φύσης και τα σημαντικά αξιοθέατα-κάστρα, μοναστήρια, αρχαιομνημεία και φυσικές ομορφιές-που υπάρχουν, δίνουν το μέτρο των σημερινών Κυθέρων. Κι ακόμη οι καθαρές παραλίες, το γαλάζιο της θάλασσας, βουνίσιας και θαλασσινές απηλίδες προκαλούν τους επισκέπτες, που αυξάνονται χρόνο με το χρόνο, τόσο την άνοιξη και το καλοκαίρι, οηδή και το φθινόπωρο. Τα Κύθηρα έχουν τη φήμη του πιο ερωτικού νησιού της Ελλάδας. Κυκλάδες, Ιόνιο και Μόνη μαζί. Μικρογραφία στην οποία συνυπάρχουν αρμονικά, στοιχεία και των τριών προορισμών. Το ηλιοβασιλευμα από το Κάστρο της Χώρας χρωματίζει τον πανέμορφο κόλπο του Καψαλιού. Το Καψάλι επίσης ενδείκνυται για φαγητό και για νυχτερινή διασκέδαση. Ωραία βόλτα είναι το γεμάτο βυζαντινές εκκλησιές εντικό κάστρο του Μυθλοποτάμου που θυμίζει έναν μικρό Μιστρά ή μίαν όλητη Μονεμβασιά.

Φάρος Μουδάρη ή Σπαθί Κυθέρων

Ο φάρος αυτός κατασκευάστηκε το 1901. Το ύψος του πέτρινου πύργου του είναι 25 μέτρα και το εσπασκό του ύψος είναι 110 μέτρα. Ο φάρος είναι εγκατεστημένος στο βορειότερο σημείο των Κυθέρων, κοντά στην περιοχή Καραβά, στο ακρωτήριο Σπαθί.

Συγκοινωνία

Με το πλοίο Ανδρέας II καθημερινά δρομολόγια από Νεάπολη για Κύθηρα - Ανακίθηρα (Χώρα Κυθέρων, τηλ. 27360 31390, Νεάπολη, τηλ. 27340 24004 & Αθήνα, τηλ. 210 3827360).

Με πλοίο από Γύθειο Λακωνίας. Το πλοίο πιάνει στο Διακόφι ή στην Αγία Πελαγία.

Τοπικά Προϊόντα

Θυμαρίσιο μέλι από τον συνεταιρισμό στα Αρωλιόδικα. Ντόπιο τυριά και ντόπια προϊόντα θα βρείτε στο παζάρι του Ποταμού. Τοπικά γλυκά και μαρμελάδες στο μαγαζάκι της Μαρτινίθης στον Ποταμό. Λαδοποιείο από τον φούρνο στους Καρβουνόδες.

Κατοδύσεις

Ιδανικές περιοχές είναι η Φελυτή, ο Λιμνώνος και η Πηλιά Άμμος. Για πεζοπορία και αναρρίκηση στο φαράγγι της Κακιάς Λαγκάδας.

Πανηγύρι

Η μεγαλύτερη γιορτή είναι της Παναγίας της Μυραδιώτισσας, που γιορτάζεται με μεγάλο πανηγύρι στις 24 Σεπτεμβρίου. Το 15Αύγουστο κάνουν περιφορά της εικόνας της Παναγίας σε ολόκληρο το νησί.

Χρήσιμα Τηλέφωνα

Νοσοκομείο: (27360) 33325
 Αστυνομία: (27360) 31206
 Λιμενικός: (27360) 31222

Volvo

XC90

Αυτοκίνητο για μια ζωή!



SUV της χρονιάς 2002 στη δύσκολη αγορά των ΗΠΑ! Κέρδισε επαίνους για την κίνηση και το κράτημά του, τις ανέσεις και τα χαρακτηριστικά ασφαλείας του. Διατίθεται με υπερσυμπιεζόμενο εξακύλινδρο ή πεντακύλινδρο κινητήρα ή προηγμένο turbodiesel.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ



Μόλις Πέντε

Η Volvo έκανε δυναμική είσοδο στην κατηγορία των οχημάτων ελεύθερου χρόνου με το XC90. Πρόκειται μάλιστα για ένα από τα σημαντικότερα projects της εταιρείας τα τελευταία χρόνια. Η Σουηδική εταιρία δημιούργησε ένα όχημα το οποίο βασίζεται σε πλατφόρμα κλασικού επιβατικού αυτοκινήτου, εξασφαλίζοντας έτσι εν μέρει μια "ασφαλή" οδική συμπεριφορά, η οποία επιτρέπει άνετες και γρήγορες μετακινήσεις. Εξάλλου, η Volvo έχει ήδη ξεκαθαρίσει ότι η κίνηση σε εκτός δρόμου διαδρομές δεν είναι η πρωταρχική "αποστολή" του XC90. Παύσα, το χαμηλό κομμάτι της υπαίθρου δεν είναι εκτός των δυνατοτήτων του, καθώς το σύστημα μετάδοσης της κίνησης σε όλους τους τροχούς και η αυξημένη απόσταση από το έδαφος δημιουργούν τις προϋποθέσεις για εκτός δρόμου εξορμήσεις.

Σχεδιαστικά, το Volvo XC90 είναι γνώριμο με ορισμένα στοιχεία που υπάρχουν ήδη στα S80 και S60, όπως η πεπλατυσμένη επιφάνεια στη βάση των παραθύρων. Ουσιαστικά, το βασικό χαρα-

κτηριστικό του μοντέλου είναι το έντονο "νεύρο" που διατρέχει το οχήμα από το πίσω μέρος καταλήγοντας στο εμπρός μέρος όπου και σχηματίζει ένα μεγάλο "V" στο καπό του κινητήρα. Τα εμπρόσθια φωτιστικά σώματα είναι εντελώς νέα από πλευράς σχεδίασης και ενσωματώνουν δύο ανισομεγέθη, στραγγιλά κάτοπτρα αλληλά και τα φίλας. Η σγκώδης, σχεδόν τετράγωνη μάσκα με το σήμα της εταιρείας ολοκληρώνει την εμφάνιση του μοντέλου η οποία συνολικά χαρακτηρίζεται επιβλητική, αλλά αρκετά συγκρατημένη και σήγουρα άριστα προκλιτική. Εντύπωση προκαλεί το πίσω μέρος με την καλυμμένη τελευταία κοιλία η οποία μάλιστα καλύπτεται από κόκκινο πιλοτικό, ως προέκταση των φωτιστικών σωμάτων, που είναι τοποθετημένα πιο χαμηλά στις άκρες του ομαζώματος.

Το XC90, είναι ένα αυτοκίνητο σχεδιασμένο για να κάνει τα εύκολα δύσκολα, να εξασφαλίζει άνεση και ποιτισμένη μετακίνηση, σε ότι έδαφος και αν πατά, αλληλά και να παρέχει το απαιτούμενο κύρος της νεοσύστατης κλάσης των πολυτελών SUV. Υπό-


ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Volvo XC90
Διαστάσεις σε mm

Μεταξόνιο: 2,857
 Μήκος Αυτοκινήτου: 4,800
 Πλάτος Αυτοκινήτου: 1,898
 Ύψος Αυτοκινήτου: 1,743
 Μεταρρύθμιση εμπρός: -
 Μεταρρύθμιση πίσω: -

Κινητήρας

Αρ. κυλίνδρων / βαλβίδες ανά κύλινδρο: 6/4
 Κυβισμός σε cm³: 2922
 Διαδρομή / Διάμετρος σε mm: 83.0/90.0
 Μέγιστη ισχύς [kW] στις rpm: 272/5,100
 Μέγιστη ροπή [kg/m] στις rpm: 38,7/1,800

Επιδόσεις

Αεροδυναμικός συντελεστής (cw): -
 Τελική ταχύτητα [km/h]: 210
 Επιτάχυνση 0-100 km/h (σε s): 9,6
 Επιτάχυνση 80-110 km/h με 4η: 9,0

Κατανάλωση καυσίμου

Ενός πόλης [ltr/100 km]: -
 Εκτός πόλης [ltr/100 km]: -
 Συνδυασμένος κύκλος [ltr/100 km]: 12,9
 Εκπομπές CO2 (g/km): -
 Χωρητικότητα πετρελίου [ltr]: 72

Τρασί

Διάσταση εμπρός ελαστικών:
 235/60-18
 Διάσταση πίσω ελαστικών:
 235/60-18
 Διάσταση εμπρός ζάντας:
 75 J x 18 αλλημονώνια ζάντα
 Διάσταση πίσω ζάντας:
 75 J x 18 αλλημονώνια ζάντα

Βάρος σε kg

Βάρος κενό [EU]: 2.046
 Μέγιστο επιτρεπόμενο: -
 Επιτρεπόμενο φορτίο: 610
 Βάρος ρυμούλκησης, με φρένο / χωρίς: -/2.250

Υπέρ: Χώροι - Άνεση
Κατά: Αυτόματο Κιβώτιο - Κατανάλωση

και ένας παράγοντας κατά την αγορά ενός μεγάλου SUV, ο οποίος επηρεάζει άμεσα και καθοριστικά τους υποψήφιους πελάτες των αυτοκινήτων αυτών. Δεν έχει να κάνει, ούτε με τις εκτός δρόμου δυνατότητες, ούτε με την ιπποδύναμη, ούτε καν με την άνεση του εσωτερικού, όμως, είναι πολύ σημαντικός και πολλούς φορές κρίνει το αν τελικά το αυτοκίνητο θα έχει επιτυχία στην αγορά. Αυτό είναι το κύρος που χαρακτηρίζει το αυτοκίνητο και το κάνει ελκυστικό ή όχι. Τα πράγματα αλλιώςτε σ' αυτήν την κλίση είναι απλά. Αν ένα τετραάξιο off roader δεν προσφέρει image, τότε δεν αποτελεί βασική επιλογή. Η Volvo δεν είναι τυχαία εταιρεία και δεν υπήρχε περίπτωση να σχεδιάσει ένα μοντέλο αυτής της κατηγορίας, που να μην εντυπωσιάζει στο πέρασμά του. Μόνο που δημιουργώντας ένα ενδιαφέρον περιβάλλον, δεν ξέσασε «τυχαία» να προσθέσει τον ουσίο! Το νέο XC90, λοιπόν, είναι ένα απόσπασμα πολυτελούς τεχνολογίας και δοκιμών σε δύσκολες συνθήκες.

Για το εσωτερικό, πέραν της αναμφισβήτητης πολυτέλειας, το XC90 είναι βασικά, επιπέδιστο! Στο πάτωμα του χώρου αποσκευών κρύβονται δύο αναδιπλούμενα καθίσματα, που ανάλογα με τις ανάγκες, μπορούν να εμφανιστούν ή να δώσουν επιπλέον όγκο στο πορτ μπαγκάζ. Οι θέσεις αυτές, δεν είναι οι τόσο άνετες όσο οι κανονικές, όμως, μπορεί να γίνει μεταφορά ενήλικων και χωρίς καμία απολύτως παρακώρση, μεταφορά παιδιών. Στα καθίσματα που βρίσκονται ακριβώς πίσω από τον οδηγό, έχει προβλεφθεί ενσωματωμένο παιδικό κάθισμα, το οποίο είναι μελετημένο από τους πρωτοπόρους σε θέματα ασφαλείας σχεδιαστές της σουειδικής φίρμας, ώστε να προσφέρει τη μέγιστη δυνατή προστασία. Σε ό,τι αφορά την πολυτέλεια, το XC90 τοποθετείται στα κορυφαία αυτοκίνητα της κατηγορίας του, αφού δεν υπάρχει κάτι που να απουσιάζει από τον εξοπλισμό του, ενώ δεν μπορεί κανείς να εντοπίσει στέλεια στην ποιότητα κατασκευής. Την παράσταση στο εσωτερικό κλέβει δώμας άλλο, το άσπρο ηχοασύστημα που διαθέτει και Dolby Surround Prologic, αποδίδοντας με εξαιρετική πιστότητα τον ήχο, ιδιαίτερα στις μεσαίες και χαμηλές συχνότητες, βοηθώντας στη δημιουργία μιας ευχάριστης ατμόσφαιρας στο εσωτερικό. Ολοκληρώνοντας, όσον αφορά το εσωτερικό, να πούμε ότι και οι χώροι, τόσο σε ό,τι αφορά το ύψος, όσο και το πλάτος ή το χώρο για τα πόδια, καλύπτονται απόλυτα τις ανάγκες οποιασδήποτε μετακίνησης.

Στο δρόμο, ο κινητήρας των 2.9 λίτρων φροντίζει για τα πάντα. Η δύναμή του είναι υπεραρκετή από τις 2.000 στροφές, (σημείο όπου αρχίζει η λειτουργία του υπερεφορδότη) και δεν σταματά

πουθενά, παρά μόνο στο σημείο όπου επεμβαίνει ο κόφτης. Η κλιμάκωση του αυτόματου κιβωτίου των τεσσάρων σχέσεων είναι έτσι διαμορφωμένη ώστε να δίνεται έμφαση στην άνεση, την αβύρμη λειτουργία και την οικονομία καυσίμου, αφού το μόνο που ουσιαστικά χρειάζεται ένα αυτοκίνητο αυτού του είδους δεν είναι η ισχύς, αλλά η ροπή, η οποία φθάνει τα 380 Nm. Με αυτά σαν δεδομένα και με ένα ακόμα, αυτό της μόνιμης ηλεκτρονικά ελεγχόμενης τετρακίνησης, το αυτοκίνητο μπορεί να ανταπεξέλθει σε οποιαδήποτε συνθήκες, εντός ή εκτός δρόμου. Σε περιπτώσεις πολύ χαμηλής πρόσφυσης, ακόμα και με τα ασφαλήτα λάστιχα, το αυτοκίνητο είναι πάντοτε εντυπωσιακό. Μπορεί να περάσει μέσα από λάσπη ή χόνι χωρίς πρόβλημα, ενώ στην άσφαλτο το κράτημα είναι πάντοτε ελεγχόμενο. Για την ακρίβεια, το αυτοκίνητο δεν δίνει στον οδηγό την αίσθηση ότι είναι... υπέρβαρα, αφού οι 272 ίπποι καταφέρνουν να καλύψουν το σχεδόν 2.200 κιλό, που συνολικά ζυγίζει το αυτοκίνητο, ενώ η έξυπνα σχεδιασμένη ανάρτηση βοηθά το αμάξωμα να απορροφά τις άχρηστες ταλαντώσεις και τις έντονες μεταφορές φορτίου. Όμως εξίσου εντυπωσιακό είναι το γεγονός ότι ο οδηγός, που έχει στη διάθεσή του ένα αυτοκίνητο πολύ βαρύ και τεράστιο σε εξωτερικές διαστάσεις, δεν προβληματίζεται καθόλου, αφού το σουειδικό SUV είναι πάνω απ' ό,τι, ευκαλοδότητο.

Η ποιότητα κίνησης είναι υποδειγματική. Η ανάρτηση λειτουργεί ήσυχα, ενώ καταφέρνει να απορροφάσει ακόμα και πολύ μεγάλες ανωμαλίες του οδοστρώματος, χωρίς να ταλαιπωρεί τους επιβάτες. Την ίδια στιγμή ο οδηγός θα εντυπωσιαστεί από την ευκολία οδήγησης, παρά τις τεράστιες διαστάσεις και το βάρος. Η ποιότητα κατασκευής είναι χωρίς αμφιβολία εξαιρετική. Ο εξοπλισμός διαθέτει μεταξύ άλλων κλιματισμό τριών περιοχών, κινητό τηλέφωνο και ηχοασύστημα με Dolby Prologic. Η εργονομία, με δεδομένη την πληθώρα των συστημάτων, είναι ιδιαίτερα απλή. Ο κινητήρας των 2.9 λίτρων αποδίδει 272 εργοστασιακούς ίππους και 380 Nm ροπής. Το κιβώτιο είναι αυτόματο με δυνατότητα αεριακής επιλογής των σχέσεων, όμως από τη μέθοδο του αυτοκινήτου απουσιάζει ο υποπολιθροθλασισμός των σχέσεων. Παρόσο, αυτό το στοιχείο να είναι περισσότερο σκεπτό στο καθαρόσημο εκτός δρόμου μοντέλο. Το σύστημα τετρακίνησης έχει εξελιχθεί σε στενή συνεργασία με την Haldex Σουηδίας και υπό κανονικές συνθήκες πρόσφυσης σχεδόν ολοκληρη η ισχύς του κινητήρα μεταδίδεται στους εμπρός τροχούς. Το σύστημα ελέγχεται ηλεκτρονικά και μπορεί να θέσει σε κίνηση αυτόματα και τους πίσω τροχούς σε ολισθηρό δρόμο.



Άλκηστις Πρωτοψάλτη

Να Σε Βλέπω Να Γελάς

Δύο χρόνια μετά το "Πες μου θάλασσα" η Άλκηστις Πρωτοψάλτη με τη μοναδική φωνή της, ερμηνεύει 11 ολοκαίνουργια τραγούδια, «κάθε μια ένα μονόπρακτο» όπως λέει η ίδια, στη νέα της δισκογραφική δουλειά, «Να σε βλέπω να γελάς».

Ένας δίσκος ποπ/συμπελασματικός με τραγούδια που φέρουν τις υπογραφές του Στέφανου Κορκολή, της Δήμητρας Γαλάνη, των Nickelback, του Γιώργου Μπουσούνη, του Γιώργου Δημητριάδη, της Μαρίας Παπαδοπούλου του Ανδρέα Λάμπρου και Χρυσόστομος Μουράτογλου. Στίχους έγραψαν οι Μυρτώ Κοντοβά, Νίκος Μωραϊτης, Γιώργος Παυριανός, Γιώργος Γκίνης, Θάνος Παπανικολάου και Ελένα Βραχάλη.

Από τα τραγούδια που αμέσως ξεχώρισαν και παίχτηκαν περισσότερο στα ραδιόφωνα ήταν το "Ο άγγελός μου" και το "Προθαβαίνω". Ο δίσκος συνοδεύεται από ένθετο με τους στίχους των τραγουδιών καθώς και τους συντελεστές.

01. Κάθε φορά που με κοιτάσεις
02. Όλα αυτά που φοβάμαι - How You Remind Me
03. Να μείνεις εδώ... κοντά μου
04. Ο άγγελός μου
05. Χωρίς εσένα
06. Χαρτοκιβώτια Νουβού
07. Οίε, Οίε, Οίε
08. Προθαβαίνω
09. Συνάντησέ με
10. Καλημέρα
11. Κύκνειο όσμη



ΝΥΦΕΣ

ΣΤΑΜΑΤΗΣ ΣΠΑΝΟΥΔΑΚΗΣ
ΜΙΑ ΤΑΙΝΙΑ ΤΟΥ ΠΑΝΤΕΛΗ ΒΟΥΛΓΑΡΗ

Οι Νύφες είναι η καινούρια, ενδέκατη ταινία του Έλληνα σκηνοθέτη, Παντελή Βούλγαρη και παραγωγής Martin Scorsese. Την μουσική υπογράφει ο Σταμάτης Σπανουδάκης, στην 4η του συνεργασία με τον Παντελή Βούλγαρη (οι άλλες τρεις ταινίες ήταν 'Πέτρινα Χρόνια', 'Η Φανέλα με το 9' και 'Όλα είναι δρόμος').

Με μια εκπληκτική ομάδα μουσικών και τραγουδιστών, ο Σπανουδάκης καταφέρνει να δημιουργήσει ένα υπέροχο μουσικό πέπλο πάνω

στο οποίο ξεδιπλώνονται οι ποιητικές εικόνες και η συγκινητική ιστορία έρωτα και έντονης αγάπης της ταινίας. Η μουσική για τις 'Νύφες' θεωρείται ένα από τα καλύτερα έργα του Σταμάτη Σπανουδάκη. Σοβαρή και ώριμη, είναι η μουσική που όλοι περίμεναν να ακούσουν από τον συγκεκριμένο συνθέτη, σ' αυτό το στάδιο της μεγάλης του καριέρας. Είναι μουσική διαχρονική, πλήμμυρισμένη από πανέμορφες, μεθυστικές, ονειρικές μελωδίες.

01. Τίτλοι (Titles)
02. Νύφες (Brides)
03. Τουρκόλες (Turkish Women)
04. Ο χορός του γάμου (The dance of the wedding)
05. Κλεμμένα φιλιά (Stolen Kisses)
06. Βάλς για την Α' θέση (Waltz for the A' Class)
07. Μνήμες (Memories)
08. Το τραγούδι της Χαράς (Haró's song)
09. Καθ' ημάς... (In our opinion...)
10. Παραλλαγή (Variation)
11. Στο παζάρι (At the bazaar)
12. Για την Σμύρνη (For Smyrni)
13. Ο χορός του καπετάνιου (Captain's dance)
14. Πρόσωπα (Faces)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΩΜΕΝΙΑΗΣ ΔΕΝ ΘΑ ΣΟΥ ΚΑΝΩ ΤΟ ΧΑΤΙΡΙ

Απόσπασμα από το βιβλίο:

"Θα ήθελα να μάθω τη ζωή της με εκατομμύρια λεπτομέρειες και ύστερα να αποπειραθώ να της την ανατρέψω, όμως δεν ξέρω από που ν' αρχίσω και με ποιόν τρόπο να το επιδιώξω ακριβώς την πλησιάζω από πίσω και της σκώω ένα φιλή στο λαιμό. Απομακρύνονται και την κοιτάω εξεταστικά έχω τη στιγμήαία αυτοπάτη ότι μπορούμε να φτάσουμε ως τα Χριστούγεννα μαζί, τη φαντάζομαι στο πλευρό μου σε διάφορα κλημά στην Αθήνα και στα πάρτι που θα μας καλέσουν ή που θα πάμε απροσκάλεστοι. Θα το έχουμε φτιάξει κανονικά και θα μιλάμε κάθε μέρα στο τηλέφωνο -μεισημέρι και βράδυ- και θα μαθαίνω ότι συμβαίνει στη δουλειά της, για το καινούριο προϊόν που τις ανέθεσαν να διαφημίσει και για τις ίντριγκες μέσα στην εταιρία, πληροφορίες που αντικειμενικά δεν με ενδιαφέρουν καθόλου, μα σφασκάως ούτε κι εκείνη θα την κάνει ιδιαίτερα, αφού τη χαρά της ζωής δεν την αντλεί από την εργασία αλλά από τους άντρες, όλους όσους έχει κι όσους ονειρεύεται."

ΠΑΥΛΟ ΚΟΕΛΟ Ο ΔΙΑΒΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΔΕΣΠΟΙΝΙΔΑ ΠΡΙΜ

«Με το βιβλίο Ο Διάβολος και η Δεσποινίδα Πριμ ολοκληρώνω την τριλογία "Και την Εβδόμη Ημέρα..." που περιλαμβάνει τα βιβλία Στις Όχθες του Ποταμού Πιέδρα Κόθικα και Έκλαψ (1994) και Η Βερόνικα Αποφασίζει να Πεθάνει (1998). Και τα τρία αυτά βιβλία μιλούν για μία βδομάδα στη ζωή συνθησμένων ανθρώπων, που ξαφνικά έρχονται αντιμέτωποι με τον έρωτα, το θάνατο και την εξουσία. Πάντα πίστευα ότι οι βαθιές αλλαγές, και στον άνθρωπο και στην κοινωνία, συμβαίνουν σε πολύ σύντομα χρονικά διαστήματα. Τη στιγμή που το περιμένουμε λιγότερο, η ζωή πετάει μπροστά μας μια πρόκληση για να δοκιμάσει το θάρρος και την επιθυμία μας για αλλαγές_ τη στιγμή αυτή καθόλου δεν ωφελεί να προσποιηθούμε ότι δε συμβαίνει τίποτα ή να δικαιολογηθούμε λέγοντας ότι δεν είμαστε ακόμα έτοιμοι. Η πρόκληση δεν περιμένει. Η ζωή δεν κοιτάζει πίσω. Μια βδομάδα είναι διάστημα περισσότερο από αρκετό για να αποφασίσουμε αν θα δεχτούμε ή όχι το πεπρωμένο μας».

Μπουένος Άιρες, Αύγουστος 2000





ΜΑΚΑΡΟΝΑΔΑ ΜΕ ΤΟΝΟ - ΛΕΜΟΝΙ

Είναι το πιο εύκολο πιάτο που μπορεί να ετοιμάσει κανείς ακόμα και εν πλω. Με πολύ απλά υλικά, που βρίσκονται έτσι κι αλλιώς σχεδόν σε κάθε σκάφος.

Υλικά

Λίγο ελαιόλαδο (1 ποτηράκι)
2-3 σκελίδες σκόρδο
Αλάτι και πιπέρι
1 λεμόνι ή 1 ποτήρι κρασί
1 κονσέρβα τόνο
Μακαρόνια
Μερικές φρυγανιές
ή παξιμάδια

Εκτέλεση

Καίμε το λάδι και σοτάρουμε 2-3 σκελίδες σκόρδο. Μόλις πάρει χρώμα, βγάζουμε το σκόρδο από το λάδι και ρίχνουμε τον τόνο τον οποίο έχουμε ξεβγάλει καλά με νερό. Αφήνουμε 2-3 λεπτά και μετά ρίχνουμε αλάτι και πιπέρι και το κατεβάζουμε από τη φωτιά. Μπορούμε να το σβήσουμε με λευκό κρασί (1 ποτήρι) ή με λεμόνι. Αφού βράσουμε τα μακαρόνια, τρίβουμε μερικές φρυγανιές ή παξιμάδια και τα ανακατεύουμε με τα μακαρόνια. Κατόπιν, ρίχνουμε και τη σάλτσα ώστε να δέσει και το σερβίρουμε ζεστό. Μπορούμε να το συνοδεύσουμε με λευκό κρασί.

ΜΑΚΑΡΟΝΑΔΑ ΜΕ ΤΟΝΟ ΣΕ ΚΟΚΚΙΝΗ ΣΑΛΤΣΑ

Υλικά

500 gr Σπαγγέτι
1 κονσέρβα τόνο σε νερό
1/2 φλ. καφέ Ελαιόλαδο
1 μέτριο Σκόρδο λειωμένο
1 μικρό κρεμμύδι
ψιλοκομμένο
Αλάτι - Πιπέρι
Τομάτα αποφλοιωμένη

Εκτέλεση

Ρίχνουμε το λάδι στην κατσαρόλα με το σκόρδο. Μόλις πάρει χρώμα προσθέτουμε το κρεμμύδι. Μόλις μαλακώσει προσθέτουμε τον τόνο για λίγο για να πάρει άρωμα. Κατόπιν προσθέτουμε την τομάτα και λίγο νερό για να βράσει. Στο τέλος ρίχνουμε το αλάτι και το πιπέρι και το σερβίρουμε με μακαρόνια.



COCKTAIL:

BLOODY MARY



Υλικά:

1 μεζούρα Βότκα
4 μεζούρες χυμός ντομάτας
Αλάτι, Πιπέρι
Tabasco
Μερικές σταγόνες χυμό λεμονιού

Εκτέλεση:

Βάλτε πάγο στο ποτήρι και προσθέστε τη βότκα, το αλάτι, το πιπέρι, 2-3 σταγόνες Tabasco και ανακατέψτε. Προσθέστε τον χυμό ντομάτας και ανακατέψτε ξανά. Γαρνίστε με ένα κίβλι σέλινο. Σερβίρεται σε ποτήρι σωλήνα.



TIP: Καθαρίζοντας το σκόρδο από τα σκεύη...

Αφού κόψετε το σκόρδο ή το κρεμμύδι, απομακρύνετε τη μυρωδιά από τα σκεύη περνώντας μισό λεμόνι τόσο πάνω από τις λεπίδες του μαχαιριού όσο και από τον πάγκο κοψίματος.



Αποφοίτησε η 170^η ΣΙΑΘ



Άλλοι 73 νέοι ιστιοπλόοι πήραν τα διπλώματά τους στην απονομή της 170ης σειράς. Από την ίδρυση της Σχολής του Π.Ο.Ι.Α.Θ. το 1969 οι απόφοιτοι μαθητές μας έχουν ξεπεράσει τις 20.000, γεγονός που αποδεικνύει τη μεγάλη συμβολή του Ομίλου στο άθλημα.

ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ ΜΑΘΗΤΕΣ 170ης ΣΙΑΘ

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1. ΑΓΓΕΛΙΔΗ ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ | 38. ΜΑΣΤΟΡΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ |
| 2. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 39. ΜΙΝΟΥ - ΜΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ |
| 3. ΑΛΕΞΑΚΗΣ ΧΑΡΙΑΛΟΣ | 40. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ |
| 4. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ - ΠΟΛΙΤΗΣ ΗΛΙΑΣ | 41. ΜΠΑΡΖΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ |
| 5. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 42. ΜΥΤΛΙΝΗΛΗΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ |
| 6. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ | 43. ΜΟΥΣΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ |
| 7. ΑΝΕΜΟΖΑΛΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ | 44. ΝΑΚΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ |
| 8. ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ | 45. ΝΕΖΗ ΧΡΗΣΤΙΝΑ |
| 9. ΒΑΛΜΑΣ ΖΗΝΩΝ | 46. ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ |
| 10. ΒΑΛΜΑΣ ΣΤΕΛΙΟΣ | 47. ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ |
| 11. ΒΑΜΒΑΚΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 48. ΠΑΛΙΝΗΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ |
| 12. ΒΑΡΔΑΡΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ | 49. ΠΑΝΕΤΤΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ |
| 13. ΒΑΡΘΟΛΟΜΑΙΟΥ ΕΥΓΕΝΙΑ | 50. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΤΕΡΓΙΟΣ |
| 14. ΒΑΣΙΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | 51. ΠΑΠΠΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ |
| 15. ΒΕΡΓΟΥΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | 52. ΠΕΡΒΑΪΝΑ ΕΛΣΗΝ - ΙΩΑΝΝΑ |
| 16. ΒΟΥΚΕΛΑΤΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | 53. ΡΕΒΙΘΗ ΑΡΙΕΤΤΑ |
| 17. ΓΕΡΜΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | 54. ΡΙΤΣΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ |
| 18. ΓΟΥΛΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ | 55. ΣΑΒΒΙΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ |
| 19. ΔΑΛΙΑΝΗ ΝΕΦΕΛΗ | 56. ΣΑΜΨΩΝ ΑΝΝΑ |
| 20. ΔΑΣΚΑΛΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 57. ΣΕΡΑΦΕΤΙΝΙΔΗΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ |
| 21. ΔΑΜΑΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | 58. ΣΙΑΚΑΒΑΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ |
| 22. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 59. ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ |
| 23. ΘΕΟΔΩΡΑΚΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ | 60. ΣΤΕΓΚΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ |
| 24. ΘΕΟΦΥΛΑΚΤΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ | 61. ΣΤΕΛΛΑΤΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ |
| 25. ΚΑΖΑΓΛΗ ΜΑΡΙΑ | 62. ΣΤΕΦΑΝΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ |
| 26. ΚΑΚΟΥΝΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ | 63. ΤΕΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ |
| 27. ΚΑΚΟΥΝΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ | 64. ΤΕΡΖΙΑΔΗΣ ΘΕΟΛΟΓΟΣ-ΙΩΑΝΝΗΣ |
| 28. ΚΑΤΣΙΚΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | 65. ΤΟΥΤΣΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ |
| 29. ΚΟΝΔΑΚΗΣ ΛΟΥΚΑΣΙΑΝΟΣ | 66. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΕΤΡΟΣ |
| 30. ΚΟΝΔΑΚΗΣ ΜΑΡΙΟΣ | 67. ΤΣΕΤΣΩΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ |
| 31. ΚΟΝΤΡΑΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | 68. ΤΣΟΥΚΑΛΑ ΝΑΤΑΛΙΑ |
| 32. ΚΥΤΣΙΔΗΣ ΘΩΜΑΣ | 69. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ |
| 33. ΜΑΝΙΑΤΗΣ ΚΡΙΤΩΝ | 70. ΦΩΚΙΑΝΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ |
| 34. ΜΑΝΤΕΛΗΣ ΑΝΔΡΕΥΡΟΣ | 71. ΧΑΤΖΗΜΙΛΑΔΗΣ ΕΥΘΥΜΙΟΣ |
| 35. ΜΑΝΩΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ | 72. ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ |
| 36. ΜΑΡΙΝΑΡΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | 73. ΠΙΣΤΙΚΙΔΗ ΦΙΛΙΠΠΑ-ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ |
| 37. ΜΑΡΚΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | |

For more information Diesel Helios 0950-60021/9000 www.diesel.com

DIESEL

market **paradise**

THE FUTURE
a musical to believe in.



Θέλω

2 αριθμούς
σε 1 συσκευή.

**Έχεις δύο αριθμούς;
Δεν χρειάζεται να έχεις και δύο κινητά!**

Γιατί τώρα η TIM έρχεται να κάνει τη ζωή σου ακόμα πιο απλή. Πώς; Με τη νέα πρωτοποριακή υπηρεσία **2inOne**, η TIM σου επιτρέπει να έχεις δύο αριθμούς στην ίδια κάρτα SIM και, άρα, στην ίδια συσκευή.

Μόνο η TIM, με την υπηρεσία **2inOne**, σου δίνει τη δυνατότητα να χρησιμοποιείς ταυτόχρονα:

- 2 αριθμούς με συμβόλαιο
- 1 αριθμό με συμβόλαιο και 1 καρτοκινητό
- 2 αριθμούς καρτοκινητών

Για περισσότερες πληροφορίες, μπερ στο site www.tim.gr ή κάλεσε δωρεάν από κινητό TIM στο 1260.